

CSR報告書 2007

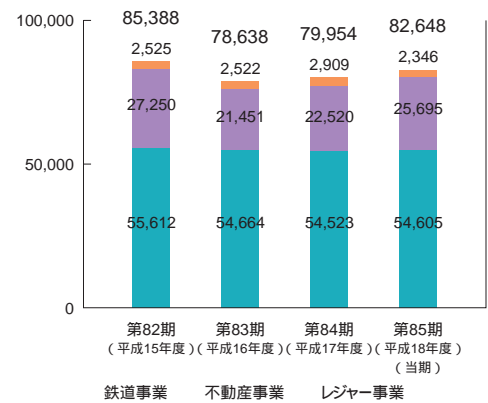
Corporate Social Responsibility Report

会社概要

| | |
|------------------|--|
| 社名 | 京阪電気鉄道株式会社 (Keihan Electric Railway Co.,Ltd.) |
| 設立 | 昭和24年(1949年)12月1日 |
| 創立 | 明治39年(1906年)11月19日 |
| 本社所在地 | 〒540-6591 大阪市中央区大手前1丁目7番31号(OMMビル) |
| 平成18年度営業収益(単体) | 82,648百万円 |
| 鉄道事業 | 54,605百万円 |
| 不動産事業 | 25,695百万円 |
| レジャー事業 | 2,346百万円 |
| 資本金 | 51,466百万円(平成19年3月31日現在) |
| 従業員数 | 1,775名 (平成19年3月31日現在、 他社からの出向者を含み、 他社への出向者を除く) |

営業収益推移(単体)

(単位: 百万円)



事業内容

鉄道事業

大阪府、京都府、滋賀県における都市間輸送を担っており、営業キロ程は京阪本線49.3km、鴨東線2.3km、交野線6.9km、宇治線7.6km、京津線7.5km、石山坂本線14.1km、鋼索線0.4kmの合計88.1kmです。一日平均で約80万人のお客さまにご利用いただいています。



レジャー事業

「ひらかたパーク」において遊園地事業を行っています。平成18年度は延べ約107万人のお客さまにお越しいただきました。



マジカルラグーン

コーポレートスローガン

「街をつなく、心をむすぶ」

街を結ぶネットワークであるだけでなく、心のネットワークを築くことで、京阪グループの経営理念である快適な生活環境の創造を実現し、社会に貢献するという京阪グループの願い、決意を表しています。



このシンボルマークは、京阪グループの頭文字「K」をモチーフとして、京阪グループが構築する生活ネットワークの強固なさまを表現しています。

不動産事業

不動産販売事業

従来、「京阪東ローズタウン」などの大規模住宅地開発を行い戸建住宅を主に販売してきましたが、近年には大規模マンション事業にも注力し、平成18年度は「ファインシティくずは」を販売しました。



ファインシティくずは

不動産賃貸事業

収益力の高い駅周辺資産の有効利用を軸に、沿線内外のオフィスビルから「KUZUHA MALL」などの大規模商業施設やアミューズメント施設まで、多様な賃貸施設を展開しています。



KUZUHA MALL

表紙のことは

歴史ある京都と大阪のビジネスの中心、中之島が新線で結ばれる近未来像を表しています。また、京阪沿線には風光明媚な自然、歴史ある街が連なっており、街をつなく当社は、同時に心をむすぶ会社、社会的責任を果たす会社でありたいと願っています。



編集方針

当社は平成16年より環境報告書を発行してきましたが、昨今、企業の社会的責任への関心が高まっていることを踏まえ、今年度からは「CSR報告書」と改称し、より広い分野の情報開示を行うこととしました。忌憚のないご意見、ご感想をお寄せください。

京阪電気鉄道株式会社
経営統括室経営政策担当 CSR報告書作成事務局

TEL:06-6944-2529 FAX:06-6944-2584

<http://www.keihan.co.jp/csr/>

報告内容範囲

本報告書では、社会活動および環境保全活動に関する報告を中心としています。経済活動に関しては、当社ホームページをご覧ください。

<http://www.keihan.co.jp/ir/>

なお、本報告書は、鉄道会社の社会的責任の視点から鉄道の安全対策について詳細に記載していますが、鉄道事業法第19条の4に定める安全報告書ではありません。

報告範囲

京阪電気鉄道株式会社単体

環境負荷データ、環境会計データは当社および株式会社京阪ビジネスマネジメント、株式会社京阪ステーションマネジメントを対象としています。「環境経営について」では、グループ会社の環境活動について紹介しています。その他活動報告の中にグループ会社の活動が一部含まれている場合があります。京阪グループ各社の概要については http://www.keihan.co.jp/group/kaisya_ichiran をご覧ください。

報告書対象期間

平成18年(2006年)度(平成18年4月1日～平成19年3月31日)但し、一部に平成18年度以前、以後の活動の記載を含みます。

参考にしたガイドライン

GRIサステナビリティ・レポート・ガイドライン2006年度版
AA1000の基本原則

「環境経営について」に関して

環境報告書ガイドライン(2003年度版)

環境会計ガイドライン(2005年度版)

民鉄事業環境会計ガイドライン(2003年度版)

AA1000基本原則は、英国NPO AccountAbility(正式名称:The Institute of Social and Ethical Accountability)により開発された、組織の持続可能な発展をサポートするAA1000シリーズの一部です。AA1000シリーズの詳細については、AccountAbilityのHP(<http://www.accountability.org.uk/>)をご覧ください。

発行 平成19年6月

次回発行予定 平成20年9月予定

CSRとは...

「Corporate Social Responsibility」の略で、「企業の社会的責任」という意味です。企業の不祥事が多発する中、企業が顧客、地域社会、株主、従業員、地球環境等周囲をとりまく、環境・利害関係者(ステークホルダー)とどう向き合っていくのか、ということが課題となっています。CSR報告書は、企業のステークホルダーとのかかわりをまとめてレポートにし、開示することで、取り組みをご理解いただくとともに、自社の活動を整理し、検証するためのものです。本報告書は、ステークホルダー別の構成とし、わかりやすさを重視しています。また、鉄道事業の安全対策を重要項目と捉え、詳細に記載しています。

目次

| | |
|--|----|
| 会社概要 / 事業内容 / コーポレートスローガン | 2 |
| 編集方針 / 目次 | 3 |
| 社長インタビュー | |
| 鉄道会社ならではのCSRをベースに 「道徳経済合一説」の実践に取り組む | 4 |
| 特集 / 中之島線 | |
| 中之島線 | 8 |
| 京阪グループのCSR | |
| 経営理念 / 経営姿勢 / 行動憲章 | 10 |
| 京阪グループ経営ビジョン「 “ 選ばれる京阪 ” への挑戦」 | 11 |
| コーポレートガバナンスとCSR推進体制 | 12 |
| 安全への取り組み | |
| 安全管理の体制 | 14 |
| 安全に関する教育 | 15 |
| 安全に関する訓練・技術継承 | 16 |
| 安全のための対策 | 17 |
| お客さま満足のために | |
| よりやさしい鉄道をめざして | 20 |
| バリアフリーの取り組み | 21 |
| 快適・安心への取り組み | 22 |
| お客さまへの感謝をこめて | 23 |
| お客さまへの情報開示・コミュニケーション / 情報セキュリティ | 24 |
| 株主・投資家のために | |
| 株主・投資家の皆さまへの情報開示・コミュニケーション | 25 |
| 株主総会 / 株主優待制度 / インサイダー取引の防止 | |
| 従業員のために | |
| 従業員の労働環境について | 26 |
| 労働安全衛生 | 27 |
| 地域社会のために | |
| 明日を担う世代のために | 28 |
| 地域社会とのコミュニケーション | 29 |
| 環境経営について | |
| 環境理念 / 環境方針 | 30 |
| 環境マネジメントシステム | 31 |
| 全社の目的・目標と実績 | 32 |
| 事業活動に伴う環境負荷 | 33 |
| 環境目的・目標に基づく取り組み | 34 |
| グリーン購入の推進 / 鉄道部材・ゴミ・乗車券のリサイクル | 36 |
| 美化活動 / エコオフィスの推進 / 「鉄道でエコキャンペーン」に参加 | |
| 不動産事業における取り組み / ひらかたパークの取り組み | 37 |
| 環境情報開示 | 38 |
| 環境会計(平成18年度) | 39 |
| 京阪グループにおける環境マネジメント / グループ会社における取り組み | 40 |
| グループ会社における環境ビジネス | 42 |
| 編集後記 | 42 |
| 京阪電車沿線案内図 | 43 |

鉄道会社ならではのCSRをベースに「道徳

当社がはじめてCSR報告書を発行するにあたり、平成19年3月、CSRに関するコンサルティングを専門とする新日本インテグリティアシュアランス(株)が社長佐藤茂雄にインタビューを行いました。

社長佐藤茂雄は平成19年4月20日、当社代表取締役CEO、取締役会議長に異動することが内定しています。
(正式決定は、平成19年6月下旬開催予定の定時株主総会および取締役会において行われる予定です)

創業精神に立ち返り「選ばれる京阪」へ

新日本インテグリティアシュアランス(株)(以下、「SIAI」)。
京阪電鉄は昨年創立100周年を迎えられましたが、創業者が日本の資本主義の父と呼ばれている実業家渋沢栄一氏であることを知りました。渋沢氏は「道徳経済合一説」を唱え、現代にも通じる意義深い言葉を残しています。「仁義道徳と生産利殖は元来共に進むべきものであります」。これは、いわゆる法令遵守のみならず企業倫理や環境経営がこれからの企業経営の重要な課題であるという現在の考え方と共通する部分が多いと思います。また、「われも富み人も富み、而して国家の進歩発達を助ける富にして、はじめて真の富と言ひ得る」。より多くの人が恩恵を受け、最終的には国家の発展につながらなければならないという意味で、これも、いわゆるステークホルダーを意識した意義深い考え方だと思います。この創業者渋沢栄一氏の経営哲学とCSRをどう考えていらっしゃるでしょうか。

佐藤 当社は昨年11月19日、創立100周年を迎えましたが、原点である渋沢栄一の創業の心に帰ろうと社員に呼びかけています。日本人というのは昔からきっちりとした倫理観というのを持っていたのです。CSRという難しい言葉が使われていますが、昔から日本人がやってきたことだと思っています。単純なことで、「嘘をつくな」「隠し事をするな」「悪いことも良いことも全部報告する」そして「お客さまのことを考えて事業に取り組む」。企業の社会的責任はなにも特別なことではないのです。難しい言葉を使うと、こんがらがってしまう場合もあります。いかに分かりやすく伝えるか、みんなで共有するかを常に意識しています。また、「道徳経済合一説」と渋沢栄一は言っています。つまり私利私欲ではなく、社会のために富を使い、全体によくなればいじやないかという考え方です。一方で会社として赤字は許されません。赤字の会社では社会的な富を増していけません。企業の務めとして厳しい姿勢も同時に持たないと、単なるお人よしになってしまうということです。

SIAI. 日常、多くの企業の方とお話しますが、「CSRの考え方はよく理解できるが現実は甘くない、『道徳経済合一説』が大切だと言っても、やはり利益をあげて自社の経営を安定させるということが最優先だ」という考え方もあります。この点、いかがお考えでしょうか。

佐藤 お客さまの期待に応えられるような会社を目指すことが社会のためになり、「道徳経済合一説」につながると考えています。そのために当社は昨年新しい経営ビジョン「“選ばれる京阪”への挑戦」を作りました。選ばれるためには信用を重んじていかないといいけません。利益優先の発想ではなく、お客さまのニーズにきちんとお応えする中で、利益を確保していく。われわれは、お客さまから「あの会社は素晴らしい」「あのグループは素晴らしい」と思われることで、成り立っているという姿を目指しています。

SIAI. 京阪グループ新経営ビジョンの基本方針にわたしたちは、「人々の暮らしを支え、よりよくすることを使命として、もっと多くのお客さまから選ばれる価値ある京阪グループの創造」に挑戦しますと書かれています。「人々の暮らし」、あるいは「お客さま」といった言葉で、いわゆるステークホルダーを強く意識されたものになっており、京阪の使命、方針を明確に打ち出しています。これはまさにCSR、あるいは「道徳経済合一説」を示されているものと思います。

魅力づくりと安心づくりを二つの柱に

SIAI. 続きまして、経営ビジョンについてお聞かせ願えればと思います。ビジョン実現のための取り組みとして「京阪エリアの魅力を上昇します」というものがありますが、どういった取り組みなのかお聞かせください。

佐藤 大阪の新たな経済・文化の拠点としての中之島を活

「経済合一説」の実践に取り組む

性化すること。また、今までの京都での取り組みを再検討し、京都といえば京阪という地位を得ること。この二つがメインです。天満橋から中之島線延伸事業は、わずか2.9キロですが、社会へのインパクトは大きいと確信しています。

また、京都は王城の地であり、かつての日本そのものでした。現代でも世界で京都といたら、知らない人はいないでしょう。この歴史のある京都で当社はもっと貢献しようと考えました。そして中之島は京都にはない魅力ある空間にして、京都に住む方々だけでなく、京都にいらっしゃる年間5千万人の観光客も中之島にも行ってみようと思える場所を作り上げたいと思っています。地域の魅力向上は何も行政だけの仕事ではありません。鉄道は行政区域をまたがって走っていますが、ここに、我々の果たすべき役割があると思っています。行政では何事も行政区ごとになっています。しかし、当たり前ですがお客さまは行政区域に関係なく移動しています。我々鉄道業者はもっと自覚して、我々の出来ることを考えないといけないと思っています。

SIAI . ピジョンのもうひとつの柱である、お客さまからの信頼を維持・向上するための安全安心への取り組みについて、現在行われているものをご紹介しますか。

佐藤 当社を「事故のない京阪」とご評価いただくことがあり、大きな財産だと思っています。当社は昭和41年、蒲生信号所(大阪市城東区)前で、列車追突脱線事故を起こしました。その大きな反省から安全には真剣に取り組んできました。「運転保安委員会」という会議体を定期的を開催することで、事故が起きる盲点が隠れていないか常に検証し、他社で事故が発生すれば、当社の場合には同種の事故が発生する可能性はあるのかないのか調査を行うといった地道な活動に真摯に取り組んできました。平成17年のJRの事故を機に組織をさらに強化し、名称も「鉄道保安総合委員会」としました。運転に携わるトップの役員を委員長にして、多くの実務者が出席し、議論、実践してきました。どんなささいなことでも取り上げ、当社は大丈夫だと思えるように取り組んでいます。

代表取締役社長

佐藤 茂雄



SIAI . 安全、安心といえは非常に基本的な課題であると同時に極めて重要な課題であると思います。安全、安心に関して特に気を付けておられることはありますか。

佐藤 特別なことをやっているわけではありません。一番大切にしているのは、心の部分です。隠し事をしないと、ごまかして「大丈夫です」ということをなくし、悪い報告もきちんと上げる。自分達の都合で仕事をするのではなく、お客さまのことを考えて仕事をする。そういうことを現場に言っていて確実にできるよう心がけています。形だけ作っても、実行性はありません。細かいことをチェックしながら、日々基本をきちんとやっていく。これが大切だと思います。

実効性あるCSRへ 4つのキーワード

SIAI . 京阪グループが社会的責任を果たし、企業価値を向上していくために「京阪グループCSR委員会」を設置されました。この委員会を運営していくにあたって重視されていることはどういったことでしょうか。

佐藤 「CSR委員会」は、平成17年、当社が次なるステージに向かうために設置しました。社長が委員長を務めています。このときに私の考えたキーワードは4つです。一番大切なのは「スピード経営」です。ぼんやりしていると、置いていかれますし、いくらいいことを考えても実践しないと意味がありません。次に「コンプライアンス経営」。当然ですが、法令や社会規範は守らねばなりません。それから、今までも力をいれて取り組んできた「環境経営」。そして「ブランド経営」です。「ブランド経営」は「選ばれる京阪」につながっています。ブランドを育て上げないとお客さまに選んでいただけません。全体のスローガンとしては、「経営の品格を向上させ、早期に

成長ステージに立つ」。経営の品格というのは、法令遵守だけのコンプライアンスとか、利益だけ得られればいいということではなく、品性のあることをやっていこうということです。それが基底にあって、「選ばれる京阪」につながると考えています。

SIAI . 経営の品格であるとか、あるいはブランドという非常に重要なお言葉がありましたが、企業や組織のブランド、あるいは名声、レピュテーション(評判)と呼ばれるものがどのように形成



されていくのか、とても関心があるテーマです。また、「何々線沿線にいつかは住みたい」、「沿線よりも沿線のほうがいい」というようなことをよく聞きますが、これもブランドがもたらす効果といえるかもしれません。経営に当たってブランドを形成するために、一番重要なことはどういったことでしょうか。

佐藤 沿線のブランド形成は鉄道会社にとって大きな課題ですが、一朝一夕で出来るものではなく時間が必要です。そのかわり築き上げると、世代を超えて受け継がれるものになります。一方、企業のブランド、名声は、毀損するリスクへの対応を誤ったら崩壊するの早いものです。我々は企業の社会

的責任を十分自覚して事業活動を行っていかねばなりません。

沿線地域の活性化とともに発展を

SIAI . CSR報告書の大きな柱として、環境活動についての報告があると思いますが、環境についてはどのようにお考えですか。

佐藤 平成16年に当社全体で環境マネジメントシステムISO14001を取得しました。グループ会社においても環境マネジメントに関する取り組みを行っています。環境活動は継続して行っていきますし、より重要性の高い活動を洗い出し中です。環境、安全、安心というのは鉄道事業者として当然のことだと思います。「地球環境に優しい鉄道」と言われていますが、本当に実践できているかどうか、常に自問自答しながら活動しています。

SIAI . 鉄道事業を発展させていくこと自体が、社会全体から見れば、マイカー通勤等を減らし、環境に対する負荷を減少させることにもつながる効果があると思います。

他にも鉄道会社ならではのCSRとして、街づくり、地域の活性化があげられると思うのですが、そうした取り組みを教えてください。

佐藤 楠葉(大阪府枚方市)の街づくりと再開発があげられます。当社線の樟葉駅周辺は、もともとは郊外の湿地帯だったのですが、昭和40年代、住宅地「くずはローズタウン」をつくりました。当時は高度成長時代で、地方からたくさんの方がやってきて大阪で働いていました。住む人たちの住宅が不足し、住宅地が郊外へ広がっていましたが、それに対して、鉄道会社は都心から郊外へ大量輸送を実現することが社会的使命でした。くずはローズタウンは当時の住宅地開発の最も大規模なもののひとつでした。また、昭和47年には日本最初のオープンモール、「くずはモール街」をつくり、買い物の利便を図りました。くずはローズタウンは全国的にも郊外開発の好例であったと思います。その後、年月を経て街が成熟し、住宅を買

っていただいた方も高齢になりました。くずはモール街も最新のものではなくなっていました。そこで、平成17年、モールを規模にして約4倍のものにリニューアルしました。また、超高層マンションを2物件建設し、住宅を約700戸供給しました。その結果、街が多世代化し、人の流れも再び活性化したのです。単に郊外にマンションと商業施設を作ることではなく、鉄道会社と住宅建設、駅前にモール、という長期にわたる街づくり。地域を活性化することは我々の務め、つまり社会的責任だと思っています。

SIAI . 最後に、CSR報告書の位置づけ、発行の意義をどのようにお考えですか。

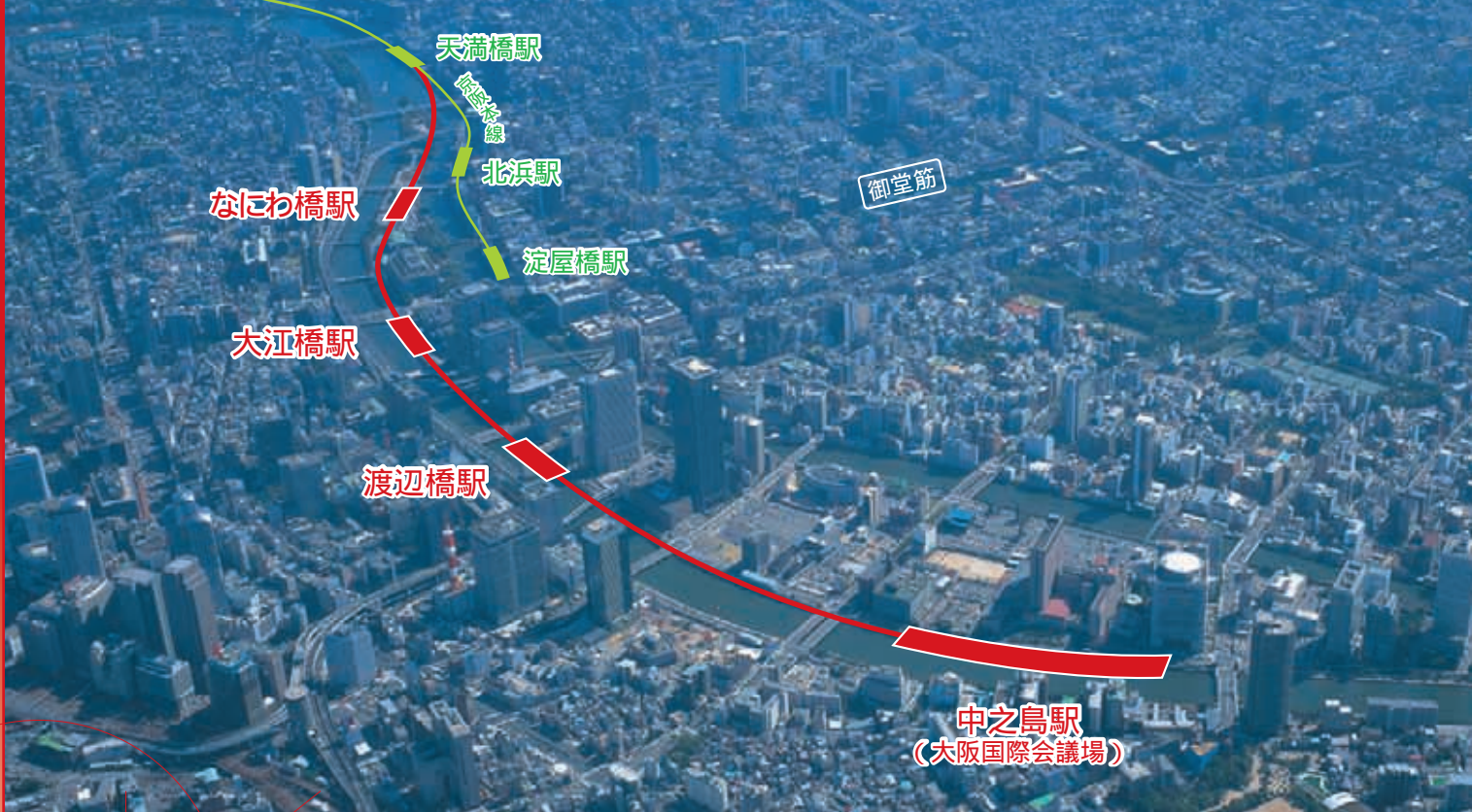
佐藤 すべてのステークホルダーに向けて、分かりやすい内容でないといけないと思っています。また、コミットメント、約束であると思っています。きちっと守ることによって、守っているな、と思っていただける。そして従業員がCSR活動を点検するためのものでもあります。当社は沿線のお客さまへ「ファミリールールフェア」や「大津線感謝祭」といったイベントを開催しCSR活動の実践も行っていますが、まだCSRの意識は社員全員に完全には浸透していないと思っています。部署や社員一人ひとりによりCSRの意識には濃淡があります。それを、どうすれば全員が共有できるようになるか、日々心を砕いています。今後の課題です。

SIAI . 貴重なお話を聞かせていただき、ありがとうございました。



インタビューとともに

インタビュー紹介：中央左 新日本インテグリティアシュアランス(株)取締役 横田祐次氏
右端 同社シニアコンサルタント 西山久美子氏
左端 同社コンサルタント 廣永喜美代氏



中之島線

特 集



中之島線は、京阪本線天満橋駅から分岐し、大阪の文化とビジネスの中心地である中之島に乗り入れる総延長約2.9km、新駅4駅の地下鉄道路線です。これにより京阪本線を通じて、京都・大阪の中心部が一本の鉄道路線で結ばれることになります。

また、大阪市内の東西交通動脈として、人の流れに大きな変化をもたらすのに加え、中之島西部地区の鉄道空白地帯が解消されることで同地区の再開発が促進されるなど、関西経済活性化の起爆剤としても位置づけられています。

平成20年度の完成に向けて現在工事が進む中之島線は、京阪グループの経営理念「人の暮らしに夢と希望と信頼のネットワークを築いて、快適な生活環境を創造し、社会に貢献する」をまさに実現するプロジェクトなのです。

中之島線の整備効果

中之島地区の利便性向上、鉄道交通ネットワークの充実
 鉄道へのモーダルシフトによる道路環境の改善
 駅周辺に及ぼす経済効果(中之島西部地区再開発の促進)



工事における環境配慮

仮柵などによって人々を遠ざけ、人々の動きを寸断するといった、従来の工事スタイルから脱却し、環境保全をキーワードに、「人と工事現場を遮るのではなく融合させる」「見る・見られる」ような市民参加型の新たな工事スタイルを追求しています。

舟運の利用

建設に伴い発生する一般残土は、中之島という川に面した立地を生かし、一部の現場で、土砂運搬船に積み込み、処分地へ運びました。トラック輸送に比べCO₂やPM(粒子状物質)等の排出を大幅に削減でき、またトラック走行に伴う騒音・振動の低減、交通渋滞緩和にも寄与しました。なお、現在シールド工事に伴い発生する泥土についても、一部舟により運搬しています。(平成19年5月末現在)

基本コンセプト

中之島線建設工事は単なる工事ではない。
「人と工事現場を遮るのではなく融合させる」
中之島だけの固有の景観を広くアピールし、
内外の多くの人々に強い印象を与える
古くて新しい中之島にしたい。



中之島舟運



景観に配慮した仮設遊歩道



仮護岸をレンガで装飾

現在の工事状況

駅と駅を結ぶトンネルの構築は、シールドマシンを使用します。中之島駅～渡辺橋駅間のシールド工事はすでに完成。渡辺橋駅～大江橋駅間および大江橋駅～なにわ橋駅間のシールド工事は東行き線トンネルが貫通し、それぞれ折り返して西に向けて掘進中です。なにわ橋駅～天満橋駅間のシールド工事はシールドマシン2基がなにわ橋駅から天満橋駅に向けて掘削を進めています。(平成19年5月末現在)

シールドマシンとは:

地盤を横に掘り進むことのできる円筒状の掘削機。本体外周には円筒形の鋼殻が設けられており、周囲の土圧に耐える役割を果たします(直径約7m)。



シールドマシン



貫通した渡辺橋駅～大江橋駅間東行きトンネル

地域社会とのコミュニケーション

インフォメーションセンター

工事期間中、企業や一般市民の方々に中之島線建設工事の概要や工事の進め方について理解していただくために「インフォメーションセンター」を設置し、工事情報等を提供しています。主な展示の内容は、中之島線の事業パネル、各工区の工事内容、中之島の歴史パネルやVTR等です。



インフォメーションセンター

<概要> 場所：大阪市北区中之島4丁目3番30号
電話：06-6443-0036
入場：無料
時間：午前9時から午後5時まで

建設現場見学会

小学生を含む一般の方を対象とした中之島線建設現場見学会を実施しています。駅躯体の構築状況をご覧いただいたり、完成した中之島駅-渡辺橋駅間のシールドトンネルを歩いていただくなど、より中之島線建設工事をご理解いただけるよう努めています。ご参加いただいた方からは、「工事現場を見学できたのは貴重な機会であった」、「中之島線への期待が高まった」等のお言葉をいただきました。



中之島線建設現場見学会



京阪グループのCSR

京阪グループは、21世紀にも輝き、繁栄を続ける企業グループを目指して、グループ全社員の進むべき方向を示すため、平成10年7月1日、「経営理念」を制定しました。この「経営理念」を誠実に実践することが、京阪グループのCSR経営であると考えています。

経営理念

京阪グループは、
人の暮らしに夢と希望と信頼のネットワークを築いて、
快適な生活環境を創造し、社会に貢献します。

経営姿勢

1. 地域社会、顧客、株主、社員を大切にします。
2. 法令および社会規範を遵守し、企業の社会的責任を果たします。
3. 自然環境にやさしい企業運営を目指し、環境の保全や資源の保護に配慮します。
4. 常に新しいことに取り組み、自己改革を実現します。
5. 顧客第一主義のもと、鉄道事業を基幹としたライフステージネットワークを展開し、快適な生活環境を創造します。

行動憲章

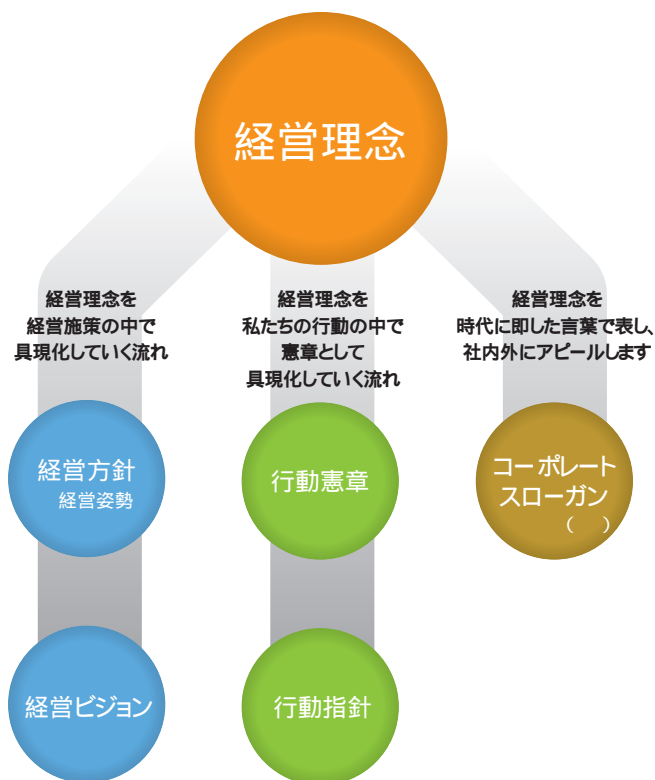
京阪グループは、鉄道という公共性の高い事業を中心に地域に密着したさまざまな事業活動を行う企業集団として、企業を取り巻く人々の期待に誠実に応えることにより企業としての社会的責任を果たし、地域社会から信頼される企業を目指すため以下のとおり行動憲章を定めます。

京阪グループのすべての役員および従業員はこの行動憲章の実現が自らの役割であると認識し、率先してその実現に努めます。

1. 私たちは、法令・社会規範を遵守するとともに、高い倫理を保ち、責任ある行動をします。
2. 私たちは、お客さまの安全を第一に考えつつ、お客さまの信頼・満足が得られる品質の高いサービスをタイムリーに提供します。
3. 私たちは、公正な事業活動を行います。また、政治・行政との間に健全・正常な関係を保ちます。
4. 私たちは、広く社会とのコミュニケーションを行い、すべてのステークホルダーに必要な情報を適時・適切に開示します。
5. 私たちは、すべての人々の人権を尊重します。
6. 私たちは、ハラスメントなどのない安全で働きやすい職場づくりに努めます。
7. 私たちは、積極的に環境保護に努めます。
8. 私たちは、個人情報やその他の重要情報を厳正・適切に取り扱います。
9. 私たちは、事業活動を通じて地域社会に貢献します。
10. 私たちは、市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力に対しては毅然とした態度で臨み、その排除に取り組みます。
11. 私たちは、事業活動を健全かつ迅速に進め、企業価値の長期的・安定的な増大を図ります。



京阪グループの経営理念体系



()コーポレートスローガンについては、2ページをご参照下さい。

当社は平成18年11月19日、創立100周年を迎えました。明治39年の創立以来、地域に密着したさまざまな事業活動を通じて社会に貢献し、企業としての社会的責任を果たし、社会から信頼される企業を目指して事業を展開してきました。

平成10年7月に制定した「経営理念」は京阪グループとしての共通認識を持ち、経営理念に基づいて行動することにより社会からその存立が認められ信頼され続けるための根本思想であると考えています。この「経営理念」を上位概念として経営理念を日常の行動で実現するための基本方針として平成18年4月に「行動憲章」を制定しました。さらに、行動憲章を具体的な行動に落とし込んだものとして当社各部署およびグループ各社において「行動指針」を定めました。

また、「経営理念」実現のための基本的な取り組み姿勢を具体的に示した指針であり、経営の意思決定における価値前提となるものとして「経営姿勢」を定めています。京阪グループの社員一人ひとりが、グループを取り巻く人々の期待に誠実に応えながらCSR活動を推進していきます。

京阪グループ経営ビジョン「 “ 選ばれる京阪 ” への挑戦」

わたしたちは、「人々の暮らしを支え、よりよくすることを使命として、もっと多くのお客さまから選ばれる価値ある京阪グループの創造」に挑戦します。

当社創立100周年を迎えた平成18年11月、京阪グループの将来像である京阪グループ経営ビジョン「 “ 選ばれる京阪 ” への挑戦」を発表しました。このビジョンは平成22年の開業100周年から10年後の平成32年を見据え、「人々の暮らしを支え、よりよくすることを使命として、もっと多くのお客さまから選ばれる価値ある京阪グループを創造」することを基本方針としています。これは、「京阪」で「いい」ではなく「京阪」が「いい」と言ってもらえるような、もっと多くのお客さまから選ばれる価値のある会社として成長していく決意を定めたものです。

京阪エリアの魅力向上と拡大

京阪ブランドの確立

お客さまからの信頼の維持・向上

お客さま視点の営業力の強化

積極的・主導的な事業提携

“ 選ばれる京阪 ”
への挑戦

コーポレートガバナンスとCSR推進体制

当社を中核とする京阪グループは、鉄道事業を基幹としたライフステージネットワークを展開する中で地域社会やお客さま、株主の皆さまを大切にするとともに、法令・社会規範の遵守や環境保全・資源保護への配慮といった企業としての社会的責任を果たし、グループを取り巻く多くのステークホルダーの信頼に応えることを目指し、効率的かつ適正な企業運営の推進に努めています。

コーポレートガバナンス

当社では取締役会を経営機構の中心に据え、グループ会社を含めた経営戦略および重要な業務執行の決定ならびに監督を行うとともに、業務執行の局面では事業役員(執行役員)制度を導入してグループを含めた事業を9つの事業群(鉄道、駅サービス、バス、タクシー、不動産、建設、流通、ホテル、レジャー)に区分した上、各事業群の統括責任者を事業役員としてその迅速化を図っています。

また、監査役会を設置し、企業法務、企業会計の専門家および会社経営の経験者である社外監査役を選任するなど、監査体制の充実に努めています。

CSR推進体制

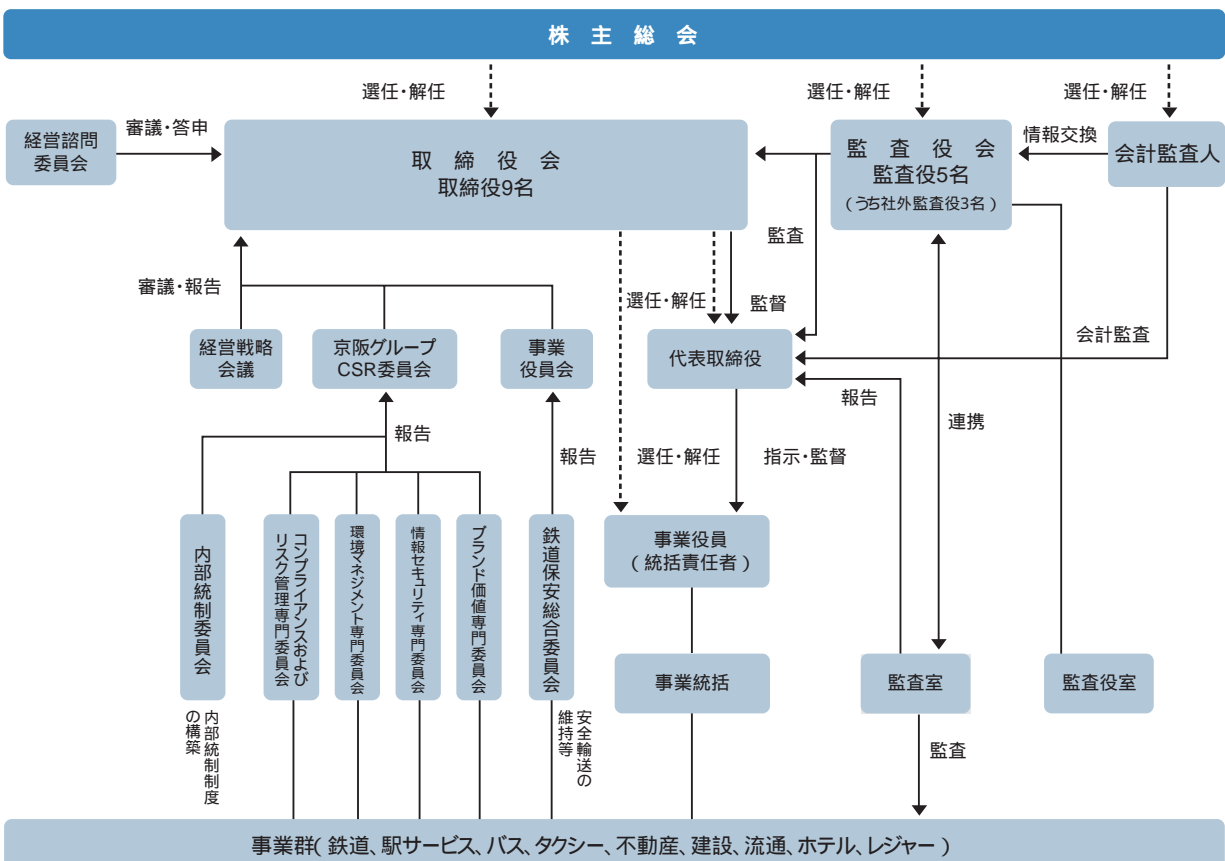
CSR委員会の設置

京阪グループの社会的責任を果たすため、内部統制およびリスク管理体制を構築し、その検証、評価、改善を迅速かつ継続的に実施すること、また、ステークホルダーとの対話を通じて経済的利益の追求と社会的責任の調和を図ることを目的として、平成17年7月に京阪グループCSR委員会を設置しました。社長が同委員会の委員長となり、原則年2回開催しています。

また、京阪グループCSR委員会の下部組織として、内部統制委員会および4つの専門委員会を設置しています。

内部統制委員会では、平成18年5月の取締役会で決議した内

コーポレートガバナンス模式図





部統制の基本方針⁽¹⁾に則り、京阪グループの内部統制の整備を4つの専門委員会⁽²⁾や関係部署と調整しながら推進し、その整備状況を検証して内部統制の実効性を高めており、平成18年度の進捗状況⁽³⁾については京阪グループCSR委員会ならびに取締役会に報告しています。

- (1) 当社のコンプライアンス体制、情報管理体制、リスク管理体制等の方針に関して決議しました。
- (2) コンプライアンスおよびリスク管理専門委員会
 - 事業活動における法令遵守・リスク管理体制を構築し、その実施状況を検証し改善計画を立案しています。
 - ・環境マネジメント専門委員会
 - 環境保全活動を推進するために有用な環境マネジメントシステムを構築し、その実施状況を検証し、改善計画を立案するとともに、環境に関するリスクを管理しています。
 - ・情報セキュリティ専門委員会
 - 保有情報資産の安全かつ適切な運用を図るために有用な情報セキュリティ体制を構築し、その実施状況を検証し、改善計画を立案するとともに、情報セキュリティに関するリスクを管理しています。
 - ・ブランド価値専門委員会
 - ブランド価値の維持・向上を図り、対外的関係においてこれを毀損するリスクに対処しています。
- (3) 平成18年度の主な進捗状況は以下のとおりです。
 - ・内部統制委員会の設置
 - ・コンプライアンスおよびリスク管理専門委員会の改組
 - ・コンプライアンスの実効性の確保
 - ・財務報告に係る内部統制の整備の推進
 - ・コンプライアンス・ホットラインの運用見直し
 - ・安全統括管理者の選任、安全管理規程の制定
 - ・経営ビジョン“ 選ばれる京阪への挑戦 ”の公表
 - ・京阪グループ情報システム戦略の策定
 - ・監査役室の設置
 - ・京阪グループ監査役協議会の設置

コンプライアンス・リスク管理体制

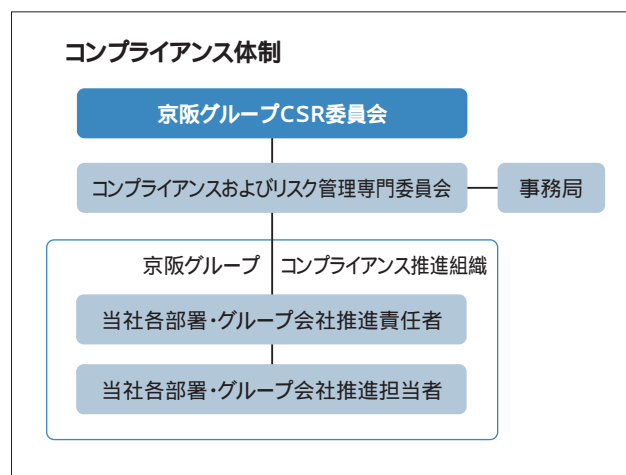
「京阪グループCSR委員会」の下に「コンプライアンスおよびリスク管理専門委員会」を置くとともに、コンプライアンス推進組織として当社各部署およびグループ会社にコンプライアンス推進責任者および担当者を選任し、同専門委員会とコンプライアンス推進組織との間でコンプライアンスリスクに関する情報の相互提供を行うことにより、法令違反の未然防止および再発防止を図っています。

また、同専門委員会では、平成18年9月に改組し、同専門委員会の下にコンプライアンス検討会を設置し、社外アドバイザーを交えてコンプライアンスリスクの評価・対応策を協議しています。教育・研修については、26ページに記載されている人材育成体系図中にある階層別研修等の機会を通じて経営理念や京阪グループの社会的責任、コンプライアンスに関する教育を実施し意識の向上を図るとともに、コンプライアンス・マニュアルを作成し従業員のコンプライアンス知識の向上を図っています。

さらに、京阪グループに勤務する役員、社員およびその他の従業員を対象に、当社監査室を事務局とする「コンプライアンス・ホットライン」を開設し、社員が業務上において気付いた違法あるいは不正と思われる行為に関する情報の収集に努めるとともに、通報を受けた情報について事実関係の調査を行い、社内各部署および各社に必要な対策を講じる仕組みを整備しています。通報者の個人情報には厳重に保護され、コンプライアンス・ホットライン関係者等限定された者以外に開示されることはなく、通報行為によって不利益な処遇を受けることはありません。なお、当社監査室が実施している当社およびグループ各社への内部監査において、コンプライアンスの観点からも監査を実施しています。

そのほか、京阪グループにおける危機管理の指針その他必要な事項を定めた「危機管理規程」を制定し、危機情報の収集・管理・報告・公開、危機発生時の体制等の整備を図っています。これを受けて各部署は「危機管理規程」に関する細則を定め、具体的な危機に対処する仕組みを整備しています。

特に鉄道事業におきましては、鉄道事業統括責任者を委員長とする「鉄道保安総合委員会」を設置して安全輸送の確保や非常災害への対処方法等について幅広く審議しているほか、運転保安について「保安監査」を実施してその結果を社長に報告しています。





安全への取り組み

安心して鉄道をご利用いただくために、当社では安全輸送の完遂を経営の基底とし、さまざまな取り組みを行っています。安全統括管理者の下、安全管理の体制を整備し、教育・訓練・技術継承など従業員を対象とした取り組みや、安全を確保するための鉄道施設の整備などを日々行っています。

安全管理の体制



安全統括管理者として、「安全、安心の輸送完遂の確保」を最大の使命と考えております。当社の安全レベルを向上させるために、安全設備を充実させるだけでなく、管理体制、教育、訓練等による安全に対する意識付けを図り、鉄道会社としての社会的責任を果たしていきたいと考えております。

安全統括管理者
常務取締役事業役員 **西田 寛**

安全確保の方針

平成17年に航空機、鉄道等で事故が多発しました。それを受けて公共交通にかかわるヒューマンエラー事故防止対策として、「運輸の安全性向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法案」が施行され、運輸事業者等に常に安全を最優先する事業運営の仕組みの構築(安全管理規程の制定)が義務付けられました。これを受けて当社においても安全管理規程を制定し、安全に関するマネジメントシステムを新たに構築しました。その中で、安全第一の意識をもって事業活動をおこなう体制の整備に努めると

ともに、鉄道施設、車両および社員を総合活用して輸送の安全を確保するための基本方針を以下のとおり定めました。

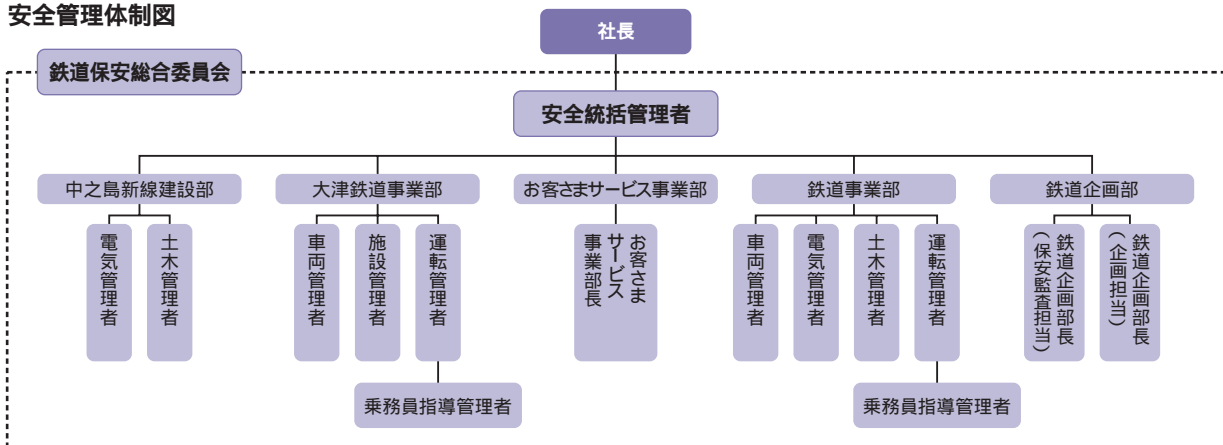
- (1) 安全最優先の原則の下、常に輸送の安全確保に努め、安全適切な処置をとりまします。
- (2) 輸送の安全に関する法令および関連する規程類を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- (3) 安全管理体制を適正に運用するとともに、継続的な改善を図ります。

当社の安全管理の体制

当社では、安全統括管理者を委員長とし、鉄道部門の部長からなる「鉄道保安総合委員会」を設置し、輸送の安全確保、鉄道業の事業計画について安全・正確・迅速・快適の原則に則り審議を行っています。また、自社の事案だけでなく、他社の事例で運転保安に係る問題も議題として取り上げ、安全施策等の強化を図ってきました。なお、当社の安全への取り組みには長い歴史

があり、鉄道保安総合委員会の前身である「運転保安委員会」は昭和42年に創設され、平成17年に鉄道保安総合委員会に発展解消されるまで合計1101回開催されています。また、鉄道保安総合委員会は合計48回開催されています(平成19年3月31日現在)。

安全管理体制図





保安監査

当社では鉄道の運転保安および旅客サービスが適切に行われているかどうかチェックする保安監査(内部監査)を実施しています。昭和50年から実施しており、当社の安全運行の伝統の表れです。監査員は、定期的に巡視を行い、運輸従事者の執務状況や線路等の状況、電気機器類の稼働状況、車両の検査状況などに

ついて、安全に対する不安要素がないかチェックを行っています。問題点は直ちに関係部署に対応を求めるとともに、問題の処理が完了するまでチェックを継続します。監査結果は社長、安全統括管理者、鉄道保安総合委員会に報告し、事故の抑止に努めています。

安全マネジメント監査

安全管理規程に則り、安全マネジメント態勢が、適切に確立され、実施され、維持され、機能しているか、確認を行うために、安全マネ

ジメント監査を実施しています。安全統括管理者は、見直しが必要な事項については、鉄道保安総合委員会で審議し改善を図ります。

安全に関する教育

運転士の養成

研修所の設置

電車の運転は、一瞬の動揺・判断ミスが重大事故につながるため、資質の高い運転士の養成が必要不可欠です。電車を運転するためには、国家試験に合格しなければなりません。当社では鉄道事業部内に研修所を設置し、国土交通大臣の指定を受け国家試験を実施する「動力車操縦者養成所」として、運転士の養成を行っています。

運転士登用選考試験

研修所に入所するには、満20才以上で、運転士登用選考試験に合格しなければなりません。試験内容は、適性検査、身体検査、筆記試験(一般常識・業務知識)、面接となっています。種々の難関をクリアした者だけが登用試験に合格します。

運転士になるための教育

研修所では運転法規や鉄道車両等8科目の学科講習の他、シミュレーターによる電車の運転、事故の模擬学習、電車が加速する時の電気の流れやブレーキをかけた時の空気の流れといった技術面の知識も教育しています。また、心身の修養、行動力・判断力の育成、規律ある集団生活等、人間形成教育にも力を入れています。

学科試験合格後、約3ヵ月半の運転士指導員によるマンツーマンの講習を受け、実地の技能を習得します。技能試験に合格すると、近畿運輸局長から運転士の免許が交付されます。

運転士任命後の教育

運転士任命後3年目および6年目には、特別教育を実施し、資質向上に努めています。

なお、車掌や駅サービス係は国家資格ではありませんが、運転士の養成と同様に研修所で教習を行います。学科教習を修め、現場の指導員のもとで研修につき、その後試験に合格した者が車掌や駅サービス係として業務に従事します。



研修所での授業



運転シミュレーター(研修所別棟内)



運転士技能講習

日々の安全運行のために

乗務員の出勤点呼時のチェック体制の更なる充実を図るため、当社ではアルコールチェックを運転士及び車掌を対象に実施しています。また、運転士に関しては、SAS(睡眠時無呼吸症候群)の検査も行っています。



アルコールチェック

安全に関する訓練・技術継承

安全管理体制の維持・改善には、教育訓練が不可欠です。当社では、総合事故復旧訓練のほか、各種訓練を実施しています。また、鉄道施設や車両を維持するための技能を世代を超えて伝えていく技術の継承の取り組みにも力を入れています。

安全のための訓練

総合事故復旧訓練

列車事故など不測の事態を常に想定し、万全の体制を整備することが、鉄道を安心してご利用いただくために必要不可欠です。そのために当社では緊急時における対応力の強化を目的とした訓練を定期的に行っています。平成18年12月、「踏切から侵入した自動車が線路上を走行し列車と衝突、列車が脱線した」という事故を想定した「総合事故復旧訓練」を実施しました。警察署や消防署の協力のもと合計180名が参加し、人命救助・避難誘導・二次災害防止・正確な情報伝達がスムーズかつ確実に行えるよう、対応能力の強化を図りました。



総合事故復旧訓練

脱線復旧訓練

車両部門では、不測の事故等で車両が脱線した場合に備え、脱線復旧訓練を実施しています。平成18年度は年間3回(7月・12月・3月)実施しました。また地下線等の狭い場所でも対応可能な新型の脱線復旧機材を平成18年度より導入しています。

平成18年12月は、総合事故復旧訓練を兼ねています。



脱線復旧訓練

地下線内火災想定訓練

地下線走行中に車両から発煙したことを想定し、「地下線内火災想定訓練」を運転士・車掌・駅係員・操車助役を対象に実施しています。最終列車発車後、訓練のために実際に地下線内で列車を走行させ、お客さまの救出、避難誘導、消火作業が迅速・的確に行えるよう、緊迫した訓練を行っています。冷静な判断力、作業員の連携を養い、万々に備えています。

技術の継承

電気部門の取り組み

電気部門では、安全作業や障害発生時の迅速な復旧等を目的とした「実設訓練」「障害復旧訓練」を毎年実施しており、係員の技術力向上に努めています。また、当社に出入りする請負業者に対しても、業務研修会を開催し、安全面・技能面における教育・訓練を行っています。



実設訓練の様子



請負業者に対する業務研修会

保線部門の取り組み

保線部門では平成16年より技術継承プログラム委員会を立ち上げ、現地研修(年2回)および机上研修(年4回)を実施し、技術力の向上に努めています。



現地研修
現地研修では、専門知識や経験が豊富な現場責任者が中心となって講師を務め、若手社員の技術力向上および技術継承に努めています。



机上研修
机上研修では、軌道に関するあらゆるテーマを取り上げ、発表や議論を通して、知識の習熟に努めています。

車両部門の取り組み

車両部門では作業手順書などを作成して技能・技術力の保持に努めていますが、今後の大量定年時代を鑑み平成13年11月から実施している技術勉強会を、より技能の継承にシフトしたものとして行っています。その他では指導者育成の研修会を開催し、修了者の指導により、技能継承が合理的に行えるようにしています。また中央職業能力開発協会より、高度熟練技能者として7名が認定を受けています。



技能継承の勉強会



安全のための対策

安全で快適な輸送を維持するためには、安全のためのインフラの設置、保守・管理が不可欠です。さまざまな機器の設置や多部門にわたる取り組みにより、安全の確保を推進しています。

電気関連の安全対策

自動列車停止装置=ATS(Automatic Train Stop)

当社のATS方式は、列車の走行速度を軌道内に設けた2個の地上子間を通過する時秒によって判定する方式で、速度照查地点において決められた速度を超えていると、直ちに非常ブレーキが自動的に動作する方式です。昭和42年に関西鉄初のATSとして設置され、現在に至るまで運転保安に寄与しています。停止信号までに列車を停止させるATS、列車が誤って出発または入場しようとした時に列車を停止させるATS、制限速度を超過した時に列車を停止させるATS等様々な種類があります。

平成18年、鉄道に関する技術基準を改正する省令が国土交通省より公布され施行されました。その内容は、曲線・分岐器等、重大な事故を起こすおそれのある箇所へ列車が進入する速度を制限する装置の設置を義務づけており、当社でも設置を進めています。

曲線部におけるATS設置

JR西日本福知山線における脱線事故を受け、国土交通省から速度超過防止用ATS等の緊急整備について通達があり、その通達を受けて当社全区間におけるATS整備の必要性について検討した結果、大津線1カ所の曲線が該当し、設置しました。該当箇所以外の曲線についても、京阪線10カ所・大津線6カ所にATSを自主設置し、安全性を確保しています。今後も運転速度向上時等、ATS設置の必要性を検討し、順次整備しています。

駅誤通過防止装置

停車駅の誤認を防ぐため、接近する列車の種別により、駅手前に設置した表示灯に「停」または「通」の電光文字を表示するとともに、ATSと連動させ、停車列車の駅誤通過を防止する装置で、京阪線の9駅に設置しています。



駅誤通過防止装置

作業用列車接近報知器

線路内で保守や工事を行っている作業員に、ランプの消灯と警報ブザーにより列車の接近を知らせる装置で、京阪線に500カ所以上設置されており、保守作業員の安全確保に寄与しています。



作業用列車接近報知器

保線の安全対策

線路の保守

線路の保守は、日々のたゆまざる検査や確認が肝要です。その検査結果等から総合的に検討し早期の補修および改良を計画・実施し、線路の保守に努めています。



線路巡回

線路巡回は、線路を保守する上で、特に重要なものです。列車の安全運行を確保するため、毎日欠かさず線路状態を確認しています。



定期検査

年間保守計画に基づき軌道施設の損傷発生の有無を定期的に検査しています。(写真は、分岐器状態検査)



線路の補修

定期検査結果や軌道検測データを総合的に勘案し、計画的に補修および改良を実施しています。(写真は、通り整正作業)

脱線防止対策

脱線防止対策として、平成12年3月に発生した東京メトロ日比谷線中目黒駅構内列車脱線衝突事故を教訓として、曲線半径400m以下の曲線など脱線の危険性がある箇所に安全設備を設置しています。



脱線防止ガードレール

車輪の乗り上がり防止して、列車が脱線することを防ぐための設備です。



橋上ガードレール

橋梁上やその付近で列車が脱線した場合、脱線した列車が橋梁下へ転落しないための設備です。

memo

鉄道事業では、運転部門が乗務員(運転士と車掌)を中心に電車の運転を支えています。それに対して、電気、保線、車両、土木等の技術部門は、運転の土台となるインフラを支えています。具体的には以下のような役割があります。

- ・電気部門 電気の供給、信号等安全機器の保守等
- ・保線部門 線路の保守整備等
- ・車両部門 車両の整備等
- ・土木部門 土木構造物の保守等

(注)各部門の機能をわかりやすく記載したもので、当社の組織名とは一致しておりません。

安全のための対策

車両の安全対策

輪重測定装置

車両の検査は法的に定められた期間内(10日ごと、3ヵ月ごと、4年または走行距離60万キロごと、8年ごと)に実施しており、日々安全運行に努めています。車両の脱線防止対策として、平成13年10月より車両基地内2ヵ所に輪重測定装置を設置しており、左右の車輪にかかる重量バランス(静止輪重差)を厳密に管理しています。



輪重測定装置

連結間転落防止外幌

お客さまが乗車時に車両の連結間に転落される事故を防止するため、平成12年から車両連結間に転落防止外幌を順次装備しています。平成19年3月31日現在、対象666両中、613両に設置済みです。



連結間転落防止外幌

運転士異常時列車停止装置

運転士の体調急変時などにおける安全を確保するため、ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキが作動する運転士異常時列車停止装置を全車両に採用しています。また、車掌室には、緊急時に車掌が扱う非常ブレーキスイッチも装備しています。



運転士異常時列車停止装置(手を離すと非常ブレーキが作動します)

自然災害に備えた安全対策

気象観測機器

当社では、各種気象観測機器として風速計16ヵ所、雨量計8ヵ所(法面監視用含む)、地震計7ヵ所を沿線に設置し、観測データによって適切な運転規制を行い、暴風・豪雨等による異常な自然現象による運転事故の発生を未然に防止しています。

土木部門の安全対策

雨量計(法面監視用)の設置

設定した雨量を超えると警報を発する装置を設置しています。現在、寝屋川・枚方・八幡・中書島の4ヵ所に設置し、社内回線で担当事務所のパソコンを結び、一元管理しています。

衝撃検知装置

自動車が防護柵または橋梁に激突し、柵に異常が発生した時に直ちに駅に知らせ、柵の異常が著しい時には列車にも知らせる装置です。現在、国道1号架道橋(野江-関目間)と国道163号架道橋(関目-森小路間)に設置しています。また、現地に設置しているカメラで監視も行っています。

踏切事故防止のための安全対策

踏切障害物検知装置、踏切支障報知装置

車両が通行する踏切において、踏切警報機作動中に踏切内で障害物を検知すると、特殊信号発光機を点滅させて運転士に知らせるとともに、注意喚起の警告ブザーを鳴動させる踏切障害物検知装置を京阪線96踏切、大津線40踏切に設置しています。その他の踏切においては、踏切内にて列車を停止させなければいけない事態が生じた時、非常ボタンを押すことにより運転士に知らせる踏切支障報知装置を京阪線18踏切に設置し、事故を未然に防止しています。



踏切障害物検知装置



踏切支障報知装置

踏切事故防止のために

踏切の闪光灯や方向指示器をLED化し、通行者の視認性を高めることにより保安度の向上に努めています。

また、踏切道を通るドライバーや歩行者に対して注意をよびかける啓蒙活動も行いました。



列車進行方向指示器(LED型)



駅の安全対策

ホーム異常通報装置

お客さまがホームから線路上に転落された場合に、ホーム上に設置した非常通報ボタンを押すと、乗務員および駅係員に表示灯と警報ブザーで異常を知らせ、事故を未然に防止するために設けた装置で、京阪線13駅、大津線26駅に設置しています。



ホーム異常通報装置

ホーム転落検知装置

線路のカーブがきつく電車とホームのすきまが広い駅において、列車が停車中にお客さまがホームから線路上に転落された場合、線路に敷設された検知マットにより検知し、乗務員および駅係員に異常を知らせるホーム転落検知装置を京阪線4駅、大津線1駅に設置しています。



ホーム転落検知装置

ITV(工業用テレビジョン)装置

車掌が列車の扉を閉める際に、ホームにおけるお客さまの乗り降りの様子を確認するITV、エスカレーター・エレベータの乗降口を監視するITV等、駅構内のさまざまな場所にカメラを設置して、お客さまが安全に駅をご利用いただけるようにしています。

また最近、改札・券売機・乗越精算機にカメラを設置し、映像を常時記録することにより犯罪防止を図っており、順次増設を進めています。

戸閉合図装置

駅係員から車掌に列車の扉を閉める時機を知らせる装置で、京阪線12駅に設置されています。ラッシュ時やイベント開催の多客時等に使用され、扉開閉時の事故防止に役立っています。



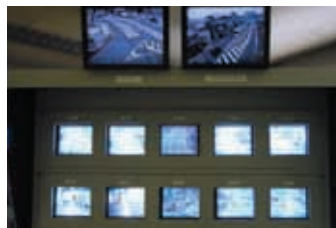
戸閉合図装置(ホーム上屋に設置)

大津線の安全対策

併用軌道監視装置

大津線では、京津線(浜大津駅～上栄町駅約600m)および石山坂本線(浜大津駅～三井寺駅約400m)の一部が併用軌道(道路上に敷設された軌道)であり、交通渋滞、不法駐車等で電車の通行に支障を及ぼすことが多いため、道路監視用カメラ(11台)を設置し運転指令所でのモニターテレビ(10台)により電車の運行状況や道路状況を監視しています。

特に浜大津駅～三井寺駅間は夜間に駐車違反車で列車が通行不能になることがあり、指令所でモニターテレビを通して不法駐車をしよとする自動車を発見した場合、駐車違反である旨を放送装置により自動車のドライバーに告知して注意を促しています。



併用軌道監視モニターテレビ

限界支障検知装置

曲線半径200m以下の曲線部に設置しており、列車が何らかの障害で対向線路にはみ出し限界支障検知棒に接触したとき、特殊信号発光機を明滅させ、対向および後方列車に異常を知らせます。

京津線13カ所(検知棒78本、特殊信号発光機34機)、石山坂本線15カ所(検知棒102本、特殊信号発光機40機)に設置しています。

自動車侵入検知装置

三井寺の併用軌道(道路上に敷設された軌道)と専用軌道(専用の敷地内に敷設された軌道)の境界(三井寺併専用境界)付近は、道路構造上、夜間に自動車が誤侵入する可能性があります。三井寺併専用境界付近には、自動車侵入検知装置のほかにも大津線独自で作成したLED表示板および矢印灯で夜間、自動車のドライバーに注意を促して誤侵入防止に努めています。



三井寺併専用境界

お客さま満足のために

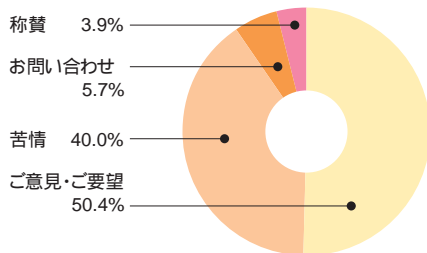
お客さまから選ばれる価値ある会社になるために、「お客さまにやさしい駅」をはじめとしたサービス向上の取り組みを行っています。また、バリアフリー化などの鉄道施設の環境改善や、お客さまへの感謝としての「ファミリーレールフェア」等の取り組みも行っています。



よりやさしい鉄道をめざして

お客さまの声

お客さまからのさまざまなお問い合わせやご意見・ご要望を広報宣伝担当が中心になってお受けしています。電話や手紙などとともに、当社のホームページやおけいはんネットのWebサイトを通じて受け付けています。平成18年度は駅や本社に、約2,100件のご意見・ご要望を頂戴しました。この大切なお客さまの声を貴重なアドバイス、期待のあらわれと受けとめてサービス向上に取り組んでまいります。



インフォステーションとコンシェルジュ

京阪線では、「安心と快適」を基本に、「お客さまにやさしい駅」をつくりあげていきます。」という理念に基づいたステーション・サービスを展開しています。そして、この「お客さまにやさしい駅」を実現させるために5つのアプローチを制定し、全駅係員にも明文化しています。

やさしい駅実現に向けてのキーワード

- Utility ~ 安全、快適で利用しやすい駅
- Humanity ~ ハートのある駅
- Market ~ マーケットとしての駅
- Community ~ 公共性の高い駅
- Entertainment ~ 魅力的で楽しい駅

これらキーワードのうち、『Utility(安全、快適で利用しやすい駅)』の取り組みとして、主要駅の改札口をインフォメーション(けいはんインフォステーション)として順次改造しています。また、駅係員を「駅のコンシェルジュ」と位置づけ、お客さまからの様々なニーズにお応えするとともに、各インフォメーションにおいては、改札業

務はもちろん、インターネット接続可能なパソコンを設置するなど、お客さまに対する案内機能の強化を図っています。



インフォステーション(守口市駅)



コンシェルジュ(京橋駅)

インフォステーション設置駅(平成19年3月31日現在)

京橋・守口市・香里園・枚方市・樟葉・丹波橋・三条・出町柳の8駅

クオリティ・アップ宣言

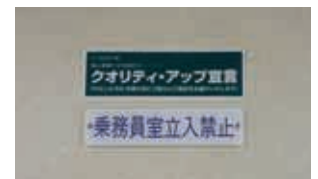
鉄道サービスの一層の向上のため、「クオリティ・アップ宣言」として、運転士と車掌を中心に個人別の行動規範の策定や救急救命講習を実施し、運転技術やサービスのレベルアップを図っています。



クオリティ・アップ宣言 車内吊りポスター



救急救命講習 大阪列車区



乗務員室 上部のステッカー

よりやさしい対応のために

当社では、京阪線全駅係員を対象にヒューマンサポート研修を行いました。この研修は、障がいをお持ちの方に対するコミュニケーションスキルを学ぶとともに、車いすやアイマスクなどを使用することでハンディキャップを疑似体験し障がいをお持ちの方の不安や駅を利用する際に感じる不自由さを知ることを目的に実施しました。



ヒューマンサポート研修(実習)



バリアフリーの取り組み

車両のバリアフリー

平成4年度より「車いすスペース」を順次設置しており、平成19年3月31日現在210両となっています。また、車両の出入口上部に「車内案内表示器」を設置し、列車種別、行先、停車駅、次駅で開くドアの案内などをLED等で表示。現在800、5000、7000(一部)、7200、9000、10000系各車両に設置しています。



車いすスペース



車内案内表示器

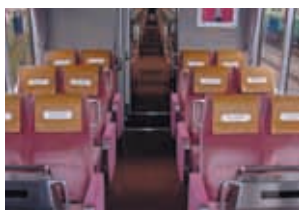
優先座席

お年寄りや体の不自由な方、妊娠されている方などのための優先座席ゾーンの明確化を図っています。従来から窓ガラスに貼り付けていたステッカーに加え、座席の背もたれはオレンジをベースにピクトグラムを印刷したものとし、カーテンは「優先座席」マークとピクトグラムを印刷したものに、また8000系特急車両では座席の上部カバーはオレンジ色をベースにピクトグラムを配したものにしています。また優先座席ゾーンでは、携帯電話の使用禁止について「電源OFF」シールを貼り付け、注意喚起しています。いずれも平成19年7月までに京阪線全車に取付完了予定です。

情報や注意を示すための絵文字



優先座席



優先座席(8000系)

列車接近表示盤

耳の不自由なお客さまに列車の接近・通過をお知らせする装置で、京阪線30駅に設置しています。文字による表示だけでなく、表示盤側面にフラッシュライトを設け、光による警告も行っています。



列車接近表示盤

エレベーター・スロープの設置

当社は、地方自治体などと協力し「交通バリアフリー法」の対象となる5千人以上のお客さまが乗り降りされる駅にエレベーターやスロープなどを順次設置しています。平成18年度は、新たにエレベーターを萱島駅に設置し、伏見稻荷駅ではスロープを改良し、多目的トイレを設置しました。平成19年3月末現在、対象駅57駅の内30駅がバリアフリー化しています。



萱島駅エレベーター

トイレの環境改善

当社線のトイレについては、体の不自由な方にもご利用いただけるようにバリアフリー対応の改造工事を順次行っています。[車いす対応WC(約50駅)、手すり付きWC(約70駅)、オストメイト対応WC(約20駅)]。このほか、お子さま連れのお客さまにも安心して利用していただけるよう、ベビーシートやベビーキープの設置も進めています。また、京阪線全駅と改札内にトイレがある大津線の7駅のトイレに、きっぷをリサイクルしたトイレトーパーを設置しています。さらに、お客さまに快適にトイレをご利用いただくため、清掃の強化と消臭対策を実施しています。



オストメイト対応トイレ

サインのユニバーサルデザイン

「ユニバーサルデザイン」の観点から、お客さまが円滑に駅をご利用いただけるよう「わかりやすい案内サイン」の設置を進めています。新しい案内サインはピクトグラムや英文字を併記するなど、平成14年発行の「公共交通機関旅客施設のサインシステムガイドブック(国土交通省監修)」や平成15年改正の通称「外客誘致法」に準拠しています。



新デザインの駅案内サイン

快適・安心への取り組み

女性専用車両の導入

当社では、平日朝ラッシュ時のK特急と特急(上り10本、下り16本)の京都側1車両を女性専用車両としています。



女性専用車両の表示

待合室

冷暖房付きの待合室の設置を進めています。平成19年3月31日現在、22駅45カ所に設置しています。平成18年度には萱島駅ホーム京都方の待合室のリニューアルを行いました。



萱島駅待合室

マナーポスター

お客さまに気持ち良く電車・駅をご利用いただけるよう、マナーポスターを通じて乗車マナーの大切さを呼びかけ、ご理解とご協力をお願いしています。なお、取り上げるテーマは、お客さまから寄せられるご意見などを参考に選定しています。

また、関西鉄道事業者15社局共同マナーポスターをはじめ、鉄道業界全体でのマナー向上活動にも積極的に取り組んでいます。



京阪マナーポスター

PiTaPaサービス

ICカード乗車サービス「PiTaPa」を導入し、お客さまの利便向上に努めています。「PiTaPa」はpostpay ic for touch and payの略語で、「触れるだけで決済できる、後払いIC」を意味し、切符を買うことなく後払いで電車に乗ることができます。当社で発行している京阪マイレージPiTaPaカードを使って京阪線を利用すると、おけいはんポイントがたまる「京阪レイルウェイマイレージ」も導入しています。また、PiTaPaカードはショッピング(小額決済)にも利用することが出来ます。(一部店舗のみ)



PiTaPa対応自動改札機

AEDの設置

当社線をご利用いただくお客さまの救命率向上、安心面の推進のためにAED(自動体外式除細動器)を設置しています。(設置駅:淀屋橋、京橋、守口市、寝屋川市、香里園、枚方市、樟葉、中書島、丹波橋、伏見稲荷、四条、三条、出町柳、宇治の14駅、平成19年3月31日現在)

また、単に機器を設置するだけではなく、AEDの正確な取扱いを行えるよう駅係員に「普通救命講習」を受講させています。

AEDとは、心臓の突然の停止(心室細動)の際に電気ショックを与え(電氣的除細動)、心臓の動きを戻すことを試みる医療機器です。



丹波橋駅

立体交差化事業

当社では、都市計画事業による連続立体化により、踏切道の立体化を積極的に進めています。近年では、平成11年11月に京阪本線(寝屋川市内)連続立体交差事業により寝屋川市駅付近の京阪本線を高架化しました。

現在は、京阪本線淀駅付近立体交差化事業を進めています。これは、京都市の都市計画事業として、京都競馬場の最寄り駅である淀駅を中心に京阪本線約1.5kmを高架化する事業で、平成22年度末の竣工をめざしています。高架化により、3つの踏切道を廃止し、利便性向上、安全確保とともに、競馬開催日の混雑を解消します。新駅は従来より、約280m京都方面に移設し、2面4線のホームを持つ高架駅に生まれ変わります。



工事中の高架線(京都競馬場より撮影)



新淀駅(イメージ図)



お客さまへの感謝をこめて

ファミリーレールフェア

平成18年11月19日に6回目のファミリーレールフェアを開催しました。これは寝屋川車両基地を開放し、自由にご見学いただくものです。平成18年は創立100周年の記念日にあたる11月19日に開催し、約9,900名のお客さまにご来場いただきました。なおこのイベントと右に記載の大津線感謝祭は、経営理念実践活動の1つである「ALL KEIHANサンクスフェスタ」の一環として実施しています。



電車を持ち上げる力持ち



ミニ電車に乗ろう

大津線感謝祭

錦織車庫内を開放し、施設、設備機器等を自由に見学してもらい、大津線に対するご理解を深めていただいています。平成18年は10月29日に4回目の大津線感謝祭を開催し、約3,700名のお客さまにご来場いただきました。



電ちゃり

きかんしゃトーマスキャンペーン

平成18年7月末から約半年間「きかんしゃトーマスとなかまたち」のキャラクターを描いたラッピング電車3編成を京阪線と大津線で運転しました。これは、お子さまやファミリーの鉄道利用促進を図ることを目的とした企画で、連動してスタンプラリーやイベント列車の運転、関連グッズ販売などを実施しました。お子さまに大変人気を博し、運転期間中はラッピング電車と記念写真を撮る姿や、笑顔で手を振る姿が沿線各地で見受けられました。



7200系きかんしゃトーマス号
© 2007 Gullane (Thomas) Limited

不動産事業における取り組み

モニター活動の取り組み

当社の不動産販売事業部門では、よりお客さまの視点に近い商品を提供するために、住まいの女性モニター「かなえくらぶ」を運営しています。マンションや戸建住宅の見学、グループディスカッションを通じて、実際に住まいをあげる女性の「生」の声を伺い、住まいの商品企画の参考にしています。

また、京阪グループの住宅会報誌「ローズメイトニュース趣住」に活動報告を掲載しています。



ファインシティくずは
モデルルームの見学



モニター会議

お客さまへの情報開示・コミュニケーション

K PRESSの発行

京阪電車やグループ施設をご利用されるお客さまに、沿線情報や営業情報をご提供するため、情報誌「K PRESS」を発行しています。平成11年4月創刊、毎月1回、15万部を発行し、駅や京阪グループの商業施設を中心に無料で配布しています。季節に応じた特集をはじめ、沿線の観光スポットや、イベント、京阪グループの情報を掲載し、おでかけやショッピングなどにご利用いただいています。

また、広報からのお知らせのページとして「くらしのなかの京阪」を設けています。鉄道に関する情報のほか、各種工事状況、安全・バリアフリー・環境への取り組みに関するお知らせや、マナー向上についてのご願いを掲載し、便利に、快適に京阪電車をご利用いただけるよう努めています。



K PRESS

おけいはんキャンペーン

当社と京阪沿線により親しみを持ってご利用いただくために、平成12年よりおけいはんキャンペーンを実施しています。平成18年11月からは、新おけいはんとして神農幸^{しんのさち}さんを起用。沿線の様々な魅力をTVコマーシャルやポスター等でご案内しています。また、京阪沿線おでかけ情報サイト「おけいはん ねっと」(<http://www.okeihan.net/>)を開設し、沿線の魅力をおけいはんが紹介しています。



おけいはん.ねっと



新おけいはんポスター

情報セキュリティ

京阪グループの情報セキュリティ

高度情報化社会の現在、社内コンピュータネットワークの浸透と情報の電子化により、情報の共有、活用が容易になった一方、情報の外部漏洩、破壊、改ざんの危険性が高まっています。京阪グループでは、情報資産の機密性、完全性、可用性を維持するため、情報セキュリティ確保のための取り組みを行っています。保有する情報資産の安全かつ適切な運用を推進するため情報セキュリティ専門委員会を設置し、グループ全体のリスク低減の取り組みを行っています。

個人情報保護

個人情報の保護については、個人情報保護規程を定めて社内の個人情報の安全な運用、管理に努めています。情報の漏洩などがないよう、専用サーバを導入するなど、万全の注意、対策を行っています。

京阪グループ情報セキュリティ宣言

京阪グループは、お客様一人ひとりのお顔の見えるサービスを提供することを社会的責務と認識し、地域社会、お客様、株主の皆様から信頼を勝ち取ることに努め、ひいてはグループ全体の業績向上につなげることを目指している。

そのためにはお客様からお預かりする個人情報の安全対策に万全を期すことが極めて重要となる。

また、京阪グループ各社が事業活動を遂行する上で機密に属する重要情報の安全についても確保する必要がある。

京阪グループの全役職員は以下の6項目を遵守すべきであり、その重要性と違反したときの社会的信用の失墜をもたらす不利益を十分に認識しなければならない。

1. 個人情報を厳正に取り扱うこと
2. 重要情報を適切に取り扱うこと
3. 情報に対する不正なアクセスを防ぐこと
4. 関連法令・規程を遵守すること
5. 役職員の教育と意識向上に努めること
6. 情報セキュリティ事故発生時に迅速かつ適切に処置すること

私たちは、情報資産の安全性確保を最重要課題と位置づけ、セキュリティポリシーを制定して、これを遵守することを宣言する。

平成16年3月24日

京阪電気鉄道株式会社 代表取締役社長

佐藤茂雄

株主・投資家のために

当社では、株主・投資家の皆さまに必要な情報を適時・適切に開示することに努めています。

株主・投資家の皆さまへの情報開示・コミュニケーション

当社では、機関投資家、アナリストの皆さまへの決算説明会を年2回実施しているほか個別ミーティングを随時行うことで意見交換し、コミュニケーションをとっています。平成18年は初めて当社施設見学会と海外(ロンドン・チューリッヒ)でのIR活動を実施しました。また、インターネット上に設けた当社ホームページの「IR情報」においてIRニュースや決算短信、株主通信等の公開を行っています。

<http://www.keihan.co.jp/ir/>



投資家向け中間決算説明会
(東京商工会議所)



海外でのIR活動

株主総会

第84回定時株主総会を平成18年6月29日に開催しました。当日ご出席の株主の皆さまに当社へのご理解を深めていただくために、営業報告書をビジュアル化するなどの工夫をしています。



第84回定時株主総会
(大阪マーチャングイズ・マートビル)

株主優待制度

当社では、毎年3月31日および9月30日現在に当社株式を1,000株以上ご所有されている株主さまへ以下の基準に基づき、株主優待乗車券(証)、ひらかたパーク株主ご招待入園引換券等の株主優待券を贈呈しています。なお、株主優待券の詳細

については、当社ホームページの「IR情報」の「株主メモ・株主優待制度」をご覧ください。

<http://www.keihan.co.jp/ir/preferential/>

1. 株主優待乗車券および株主優待乗車証

| ご所有株式数 | 乗車券または乗車証の種類 | 枚数 |
|-------------------------|-----------------------------|-------------|
| 1,000株以上 20,000株未満 | 当社線全線通用乗車券 | 1,000株につき3枚 |
| 20,000株以上 34,000株未満 | | 60枚 |
| 34,000株以上 48,000株未満 | 当社線全線通用乗車証(定期券型式) | 1枚 |
| 48,000株以上 100,000株未満 | 当社線全線・京阪バス線 通用乗車証(定期券型式) | 1枚 |
| 100,000株以上 300,000株未満 | | 2枚 |
| 300,000株以上 500,000株未満 | | 3枚 |
| 500,000株以上 1,000,000株未満 | | 5枚 |
| 1,000,000株以上 | | 10枚 |

2. ひらかたパークご招待

ひらかたパーク株主ご招待入園引換券2枚(ご招待用乗車券4枚付)を1,000株以上ご所有の株主さまに贈呈します。

3. その他の特典

1,000株以上ご所有の株主さまに、京阪グループ諸施設ご優待割引券(京阪百貨店のお買い物割引券、グループホテルの宿泊割引券等)を贈呈します。

4. 送付時期(年2回)および有効期間

| 対象 | 送付時期 | 乗車証の有効期間 | 乗車券・ひらかたパークご招待券・ その他のご優待券の有効期間 |
|--------------|-------|-------------|-----------------------------------|
| 3月31日現在の株主さま | 6月下旬 | 7月11日～1月10日 | 6月下旬～1月10日 |
| 9月30日現在の株主さま | 12月中旬 | 1月11日～7月10日 | 12月中旬～7月10日 |

インサイダー取引の防止

当社等の重要事実に関する情報の管理、役職員の株券等の売買その他の取引に際し遵守すべき基本的事項について定め

た「内部者取引の規制および重要事実に係る情報管理に関する規程」を整備しています。



従業員のために

当社では、従業員を重要なステークホルダーと位置付け、インセンティブの働く新しい人事制度を確立するとともに、人権の尊重や労働災害の防止にも努めています。

従業員の労働環境について

人権の尊重・雇用差別禁止・機会均等

当社は、すべての人々の人権を尊重することを行動憲章で定め、日常の行動のなかで実現に努めています。また、入社時や昇格時に人権研修を実施しているほか、毎年5月の憲法週間と11月の人権週間には人権啓発映写会を実施しています。採用活動にあたっては、公正採用選考人権啓発推進員を選任し、職種にかかわらず、人物本位で公正な選考を実施しています。また、社員の処遇に関しても、活力みなぎる企業風土を築き上げるために、性別その他について区別することなく人事制度を運用しています。

人事制度

賃金制度や昇進制度をはじめとする人事制度は、社員の“はたらきかた”に直接関わってくる大変重要な問題であると認識しており、従前より、その時代に適した人事制度の構築・運用を行ってきました。平成16年には、能力主義の徹底と企業家育成を推進するため、エキスパートコース(専門職)とCJPコース(チャレンジ アンド ジャンプアッププログラム:総合職)のコース別管理制度を導入しました。いずれのコースにおいても、学歴や入社年次といった要素ではなく、能力を重視した評価・昇進のシステムをもって、社員一人ひとりがチャレンジ意欲を高め、能力を十分に発揮できる人事制度を実現しています。

ハラスメントへの対応

当社は、行動憲章に「ハラスメント防止」を定め、従業員への意識づけを行うとともに、就業規則にセクシュアル・ハラスメント防止を規定しています。また、相談窓口を設置し、従業員からの質問や相談を受け付けています。

新規採用者や新任者に対しては社内研修を行っていますが、特に近年の鉄道現業部門での女性従業員の増加に鑑み、平成18年度には鉄道従事員946人を対象に研修を実施しました。今後も従業員に対し、セクシュアル・ハラスメント防止を啓発し、人権問題やパワーハラスメント防止にも、積極的に取り組んでいきます。

人材育成・教育

当社では、能力主義と企業家育成に重点を置いて、専門職と総合職に求められる人材要件にあわせた計画的な人材育成を実施し、個人の能力と意欲、および組織力を高めることで、企業価値の創出を図っています。具体的には、外部研修機関や通信教育の活用により、効果向上とメニュー充実を図ったほか、課題解決や対人関係スキル、経営スキルの向上、社員のモチベーション向上などを目指す内容としています。

人材育成体系図

| 種別 役職等 | 階層別研修 | 職能別 研修 | コース別研修 | | グループ社員研修 | 自己啓発支援 |
|-----------|---------|-----------|---|-------------------------------|--|--------------------------|
| | | | エキスパートコース | CJPコース | | |
| 役員 | 新任部長研修 | 各部署業務研修 | 30研修 プロクレス 40研修 プロクレス 50研修 プロクレス | CJP係長3年目研修 CJP判定職2年目研修 | 京阪グループ 新任役員研修 京阪グループ 新任監査役研修 ビジネスリーダー プログラム 環境マネジメント教育訓練 | KEIHANレジネスセミナー 通信教育講座 |
| 部長 | 新任管理職研修 | | | | | |
| 課長 | 新任係長研修 | | | | | |
| 課長補佐 | 新任主任研修 | | | | | |
| 係長 | 新任判定職研修 | | | | | |
| 主任 | 入社2年目研修 | | | | | |
| 判定職 | 新入社員研修 | | | | | |
| 係員 | | | | | | |
| 新入社員 | | | | | | |



労働組合との関係

当社と当社労働組合は、信頼関係のもと、お互いの立場を尊重しながら、生産性向上・効率化の推進と労働条件向上に、労使共同で取り組んでいます。

安定的な労使関係の維持と、経営の円滑な運営を期して、労使協議制を確立し、労使間の意思疎通を図っています。賃金

や臨時給与、労働協約の改定など労働条件に関する重要事項については、経営協議会を開催し、真摯に協議を行っています。また、それ以外の事項についても、労使懇談会を定期的に開催することで意見の交換を行い、労使の共通認識の形成に努めています。

労働安全衛生

当社では、従業員に災害や事故がなく、健康で明るく働くことが、安全の確保とお客さまへのサービス提供の第一歩として、労働安全衛生に関する基本理念を設け、全社一丸となって、安全が尊重される社風づくりに取り組むとともに、心と体の健康を守る取り組みを展開し、安全衛生文化の定着に努めています。

労働安全衛生の基本理念

安全関係

- (1) 管理・監督者は、誰ひとりケガをさせないという信念をもって、設備の安全確保と安全活動の充実を図るとともに教育・指導にあたる。
- (2) すべての社員は、決められたことを徹底して守るとともに、危険を予知することにより、不安全な状態と不安全な行動の排除に努める。

衛生関係

- (1) 社員の心身にわたる健康の保持増進を図り、健康への自覚を促す。
- (2) 傷病休業率の減少(平成18年度目標値0.5%)に努める。
(平成18年度実績0.7%)

従業員の健康への配慮

従業員の心身にわたる健康の保持増進を図るため、年2回の定期健康診断後に産業医や産業保健スタッフによる健康指導、衛生講習会の開催などのほかに、メンタルヘルスへの取り組みに重点を置いています。心の問題は、早期発見が重要な鍵となるため、管理監督者などを対象に「傾聴法」や「職場復帰時の対応」などの研修会、また全従業員に対しては、セルフケア研修会を定期的

に開催するとともに、産業医を中心としたケア体制を構築しています。



メンタルヘルス研修会

また、運転中の居眠りなどによる事故を防止するため、全運転士に対し「睡眠時無呼吸症候群」の簡易検査を実施し、安全運転と健康の確保に努めています。なお、簡易検査は、3年ごとに実施する予定です。

労働災害発生状況

労働災害発生状況と防止活動(平成18年度)

| 災害の種別 | 発生件数 |
|-------|-------|
| 業務上 | 17(8) |
| 通勤 | 8 |

()内は第三者行為による件数

労働災害の7割がヒューマンエラーによる災害です。これを防止するため、災害発生原因の徹底調査、同業他社との情報交換などを行うとともに、不定期の安全衛生巡視を実施し、安全活動の向上を図っています。

労働安全衛生にリスクアセスメントを導入

労働災害を減少させるため、平成18年度の全社の安全衛生委員会で、労働安全衛生マネジメントシステムの中核であるリスクアセスメントを、平成19年4月から全社で導入することが決議されました。

安全活動を熟知したベテラン社員の定年退職などで、安全活動の弱体化が予想される中、個人の経験や能力のみに依存するのではなく、危険・有害要因を明確にして、リスクを低減させる措置を体系的に実施し、安全水準の向上を図ります。



地域社会のために

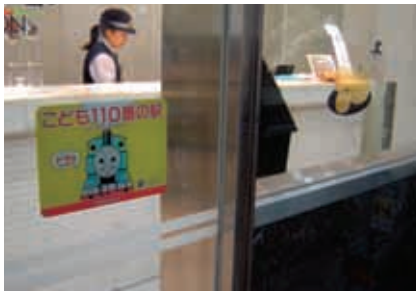
高い公共性を有する鉄道事業を営む当社にとって、今後も持続的に発展していくためには沿線を中心とする地域社会との共生は重要な使命です。今後も当社では事業活動を通じて、地域社会に貢献できる活動を継続していきたいと考えています。

明日を担う世代のために

こども110番の駅の取り組み

平成17年4月から関西の鉄道事業者32社局と共同で「こども110番の駅」に取り組んでいます。この活動は、子ども達を危険から守る安全な地域づくりの一環として行っており、当社では京阪線全56駅、大津線4駅で実施しています。子どもが助けを求めてきた場合は、子どもを保護し、子どもに代わって110番通報を行うなどの対応をとります。

平成18年4月からは、関西での取り組みが全国に広がり、北海道から九州まで171社局2,819駅で実施しています。



こども110番の駅

沿線小学校での説明会

平成18年6月21日に沿線の小学校に赴き、「こども110番の駅」の取り組みや「乗車マナー」について直接小学生に語りかけることで、子どもたちが困ったことや分からないことがあったときに、駅員さんや車掌さんに話しやすくなるような環境づくりに努めました。

これは、学校・地域社会と鉄道事業者が連携して凶悪事件や事故から子どもたちを守るとともに、駅や車内には子どもたちが知らない、様々なマナーやルールがあることも伝え、社会教育の一環として行いました。



沿線小学校での説明会

学生への体験学習会・見学会の実施

当社では、平成10年度より大阪府寝屋川市、門真市の全中学校を対象に車両工場での体験学習を実施しており、平成18年度には8校の受け入れを行いました。車両工場では、工場見学会も開催しており、平成18年度には沿線の幼稚園から高校、大学までの20団体、600名以上の方が見学されました。

また、当社のグループ会社である株式会社京阪ザ・ストアでは、小売店舗での中学生を対象とした職場体験学習を受け入れており、平成18年度は寝屋川市、門真市、枚方市等のコンビニエンスストア「アンスリー」で、地域の中学生に店舗内の清掃、商品の補充等の作業を体験する機会を提供しました。その他、同社の食品スーパーであるフレスト松井山手店では、平成14年から店舗内での体験学習を行っており、平成18年度は平成18年11月に京都府京田辺市の中学校の生徒を受け入れ、店舗での商品の補充作業等の職場体験学習を2日間にわたり実施しました。



職場体験学習



寝屋川車両工場での見学会



アンスリー寝屋川北口店での職場体験学習



地域社会とのコミュニケーション

地域交通の意識づくり

当社では、沿線NPO法人および沿線自治体との連携を深め沿線の活性化に努めています。平成18年3月には、平成16年度近畿運輸局の公共交通活性化総合プログラムに採択された「くずは地域公共交通活性化総合プログラム」において、公共交通の利便性の向上や市民が支える地域交通の意識づくりと市民参加を目的としたくずは男山バスタウンマップ作成プロジェクトおよび「バス!のってスタンプラリー」(NPO法人ひらかた環境ネットワーク会議主催)に協力しました。その他、同年11月には牧野駅に隣接する枚方市営牧野東自転車駐車場でレンタサイクル「ひらりん」(同NPO企画)でも連携し、環境に優しい公共交通利用を促進しています。



バスイベントでの講話

ラッピング電車

当社では、電車の車体にラッピングシートを貼り付けたラッピング電車を期間限定で運行しています。写真のラブレインのデザインは、大津線のラッピングデザインを平成18年夏から行っている瓜生山学園グループ「京都芸術デザイン専門学校」の空間デザインコースで学ぶ学生によるもので、滋賀県大津市在住の高校生も装飾に参加しました。ラブレインはバレンタインデーやホワイトデーの雰囲気盛り上げ、沿線の活性化につながることをねらいとして、平成19年1月22日(月)から3月24日(土)まで運行しました。

えきさい

駅祭ティンギ2006 in てんまばし

明治5年10月14日に日本初の鉄道が新橋～横浜間で開通したことを記念して、10月14日は平成6年から「鉄道の日」に制定されています。当社を含む「鉄道の日」近畿地区実行委員会(関西大手民鉄5社並びに関西鉄道協会、JR3社、大阪市交通局)では、近畿地区における「鉄道の日」記念行事の一環として、平成18年10月22日(日)、当社天満橋駅構内において「駅祭ティンギ2006 in てんまばし」を開催しました。

京阪シティモール前広場などでは「きかんしゃトーマス キャラクターショー」や「井上あずみ ハートフルステージ」、「各社局PRステージ」を開催したほか、『こども110番の駅』きかんしゃトーマスクイズラリー、鉄道各社局による「グッズ販売」、「『近畿の駅百選』パネル展示」、「マナーポスター展示」などを行い、会場は家族連れなど多くのお客さまでにぎわいました。



「きかんしゃトーマス キャラクターショー」



ラブレイン



環境経営について

鉄道は自動車に比べてエネルギー効率が高く環境にやさしい交通手段と言われています。当社はより環境にやさしい企業を目指し、平成14年12月に京阪グループ環境理念を制定しました。さらに平成16年3月には、鉄道業界初の会社全体でのISO14001の認証取得を達成しました。今後も環境負荷低減の取り組みを進めるとともに、グループ会社においても環境経営を推進していきます。

当社では、平成14年12月に「地球環境の保全は人類共通の重要課題の一つである」との認識に立ち、グループ全体で組織立った活動を行うことで、環境保全活動をさらに推進していくために、京阪グループの環境理念を制定しました。また、平成15年6月には、環境負荷低減や環境汚染の予防、重点実施項目を盛り込んだ環境方針を定めました。また、当社の「経営姿勢」(P10参照)にも環境に関する項目「自然環境にやさしい企業運営を目指し、環境の保全や資源の保護に配慮します」を追記し、環境経営を推進する体制を整備しました。

環境理念

京阪グループは、「地球環境の保全は人類共通の重要課題の一つである」との認識のもと、環境の保全や資源の保護に配慮し、自然環境にやさしい企業運営を目指すことで、持続的に発展できる社会の実現に貢献します。

環境方針

京阪電気鉄道は、京阪グループの環境理念に基づき、鉄道事業を基幹とした様々な事業活動から生じる環境への影響に配慮し対応していくことを社会的責務と認識し、次の通り「環境方針」を定めます。

1.意識の向上

私たちは、環境への影響を常に考えながら業務に取り組み、環境問題に対する意識の向上を図ります。

2.法規の遵守

私たちは、環境に関する法規制や当社が受け入れを決めた要求事項を遵守します。

3.目的や目標の設定と継続的な改善

私たちは、環境にやさしい事業運営につながる目的や目標を設定し、それらを達成するために仕事の進め方を見直しながら、継続的な改善を推し進めます。

4.環境負荷の低減や環境汚染の予防

私たちは、限りある資源を有効に利用し、省資源・省エネルギーの推進や廃棄物の削減などを図ることにより、環境負荷の低減や環境汚染の予防に努めます。

5.重点実施項目

私たちは、当社の事業活動による環境面での影響の特性を考慮し、次の項目について重点的に取り組みます。

(1)鉄道騒音・振動の低減 (2)鉄道電力の削減 (3)環境配慮設計の推進

6.地域社会への貢献

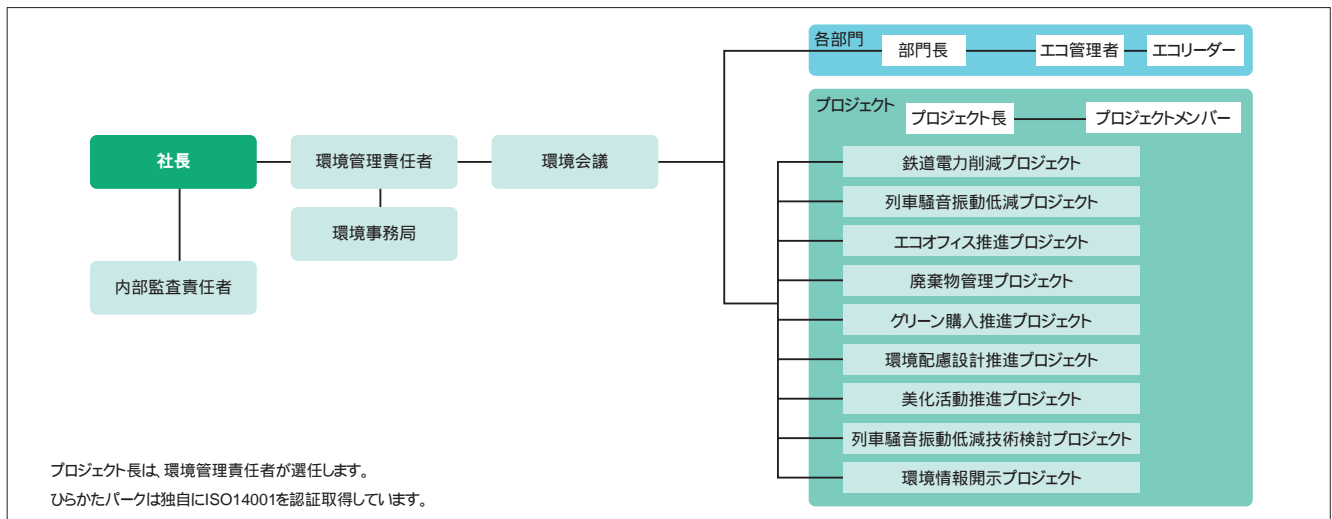
私たちは、企業市民であるという自覚を持ち、環境に配慮した日常の行動を通じて地域社会に貢献します。



環境マネジメントシステム

当社の環境マネジメントシステム(京阪EMS)は、ISO14001の要求事項に適合した環境管理規程で定められており、社長の下に環境管理責任者を設置し、各部門長から構成される環境会議を開催することで全体の統括を行っています。また、環境管理責任者は、複数の部門で横断的に取り組むべき事項については、プロジェクトを設置し、環境負荷低減の取り組みを推進しています。

当社の環境マネジメントの体制(平成18年度)



環境教育

当社の環境マネジメントを運用するうえで必要な教育訓練を管理する「教育訓練実施項目一覧表」を作成し、環境教育を実施しています。

| 項目 | 受講人員 |
|----------------|------|
| 環境運用主要メンバーへの研修 | 30名 |
| 内部監査員養成研修 | 22名 |
| 新入社員への研修 | 59名 |
| 新任管理職・係長への研修 | 65名 |



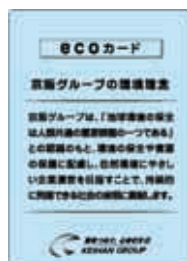
研修風景(法規制セミナー)



研修風景(新入社員研修)

エコカード

「環境理念」や「環境方針」を記載した「ecoカード」を全社員に配布し、常時携帯することにより、環境理念・方針の浸透を図っています。



法規の遵守状況

当社の事業活動に適用される環境関連の法律(法、施行令、施行規則)、命令(政令、省令、内閣府令、告示、通達)、条例、協定その他の要求事項を特定し、各部門における環境管理に確実に反映させ、法規制の遵守に努めています。

環境監査

当社は「京阪EMS年間スケジュール」に従い、毎年10月に監査室主導のもと各部門で選ばれた内部監査員が相互に内部環境監査を実施しています。9月には内部監査員養成研修を行い、平成18年度は22名の内部監査員を養成しました。平成19年3月31日現在、内部監査経験者は約80名で自部門での環境活動に生かしています。



研修風景(内部環境監査養成研修)

全社の目的・目標と実績

当社は、各部署で生じる環境に影響を与える活動、製品、サービスを洗い出したうえで、会社が管理すべき環境目的、目標を設定し、環境負荷低減の取り組みを行っています。

平成18年度目的・目標と実績

【評価】 ...良い ...普通 ...悪い

| 取り組みテーマ | 環境目的 | 平成18年度目標 | 平成18年度実績 | 評価 |
|--------------|---------------|---|---|--------------|
| 地球温暖化防止 | 鉄道電力の削減 | 鉄道電力の削減推進 | 運転用電力量(京阪線) 対前年度比2.48%削減 運転用電力量(大津線) 対前年度比4.63%削減 付帯用電力量 対前年度比1.24%削減 | |
| | エコオフィスの推進 | 電力使用量 対前年度比1.2%削減 ガソリン使用量 対前年度比0.5%削減 | 電力使用量 対前年度比11.0%増加(105kwh増加) ガソリン使用量 対前年度比±0%削減(±0%削減) | |
| 騒音・振動の低減 | 列車の騒音振動低減 | 鋼桁の有道床化(複線3m、複々線16.5m) 1 踏切警報音の減音(5踏切) 車両の防音車輪化(58両) 2 ハンタグラフ舟体のCFRP化(20台) 3 | 鋼桁の有道床化(複線3m、複々線16.5m) 踏切警報音の減音(9踏切) 車両の防音車輪化(65両) ハンタグラフ舟体のCFRP化(20台) | |
| 環境にやさしい物品の購入 | グリーン購入の推進 | インターネットによる文房具類の環境対応品購入率 77% | 環境対応品購入率 81.5% | |
| 資源消費の削減 | エコオフィスの推進 | 紙使用量 対前年度比0.5%削減 水使用量 対前年度比0.1%削減 | 紙使用量 対前年度比3.5%増加(245千枚増加) 水使用量 対前年度比1.9%削減(7,909m³削減) | |
| 環境コミュニケーション | 情報開示の推進 | 環境報告書2006の発行 | 2006年6月に発行 | |
| | 美化活動の推進 | 駅付近、沿線の清掃活動の実施 | 京都市(まちの美化推進事業団)主催の清掃活動に参加(6月3日) 宇治駅周辺で、清掃活動を実施(12月2日) | |
| 研究開発 | 環境配慮設計推進 | | | |
| | 列車の騒音振動低減技術検討 | | | |

1 コンクリート橋への改築により騒音振動を低減する。 2 p35「防音車輪の採用」参照 3 p35「CFRP製ハンタグラフの採用」参照

平成19年度目標

| 取り組みテーマ | 環境目的 | 平成19年度目標 |
|--------------|---------------|---|
| 地球温暖化防止 | 鉄道電力の削減 | 使用電力量 平成17年度比2%削減 |
| | エコオフィスの推進 | 電力使用量 対前年度比+5.7%に抑制 4 ガソリン使用量 対前年度比±0%維持 |
| | 公共交通利用促進 | 公共交通利用促進に関する取り組み検討 及び施策実施 |
| 騒音・振動の低減 | 列車の騒音振動低減 | 鋼桁の有道床化(複々線19.5m) 踏切警報音の減音(5踏切) 車両の防音車輪化(44両) |
| 環境にやさしい物品の購入 | グリーン購入の推進 | インターネットによる文房具類の環境対応品購入率 80% |
| 資源消費の削減 | エコオフィスの推進 | 紙使用量 対前年度比0.1%削減 水使用量 対前年度比0.8%削減 |
| 環境コミュニケーション | 情報開示の推進 | CSR報告書の発行 |
| | 美化活動の推進 | 京阪グループ社員による春秋2回の沿線清掃活動 地域清掃活動への参加 |
| | エコステーションの推進 | 樟葉駅において取り組みを推進する。 京阪グループの環境活動の取り組みを駅においてアピール することを「エコステーション」と位置づけ、推進する。 |
| 研究開発 | 環境配慮設計推進 | |
| | 列車の騒音振動低減技術検討 | |
| | 紙使用量削減方法検討 | |

4 管理対象の増加によるオフィス電力使用量の増加を見込んでおり、増加の程度を抑制することを目標とする。



事業活動に伴う環境負荷

当社は、事業活動において、電力をはじめとしたエネルギーや資源を消費し、温室効果ガスや廃棄物を排出しています。これらの環境負荷の全体像をINPUT・OUTPUTとして定量的に把握し、環境負荷低減活動につなげています。電力消費は間接的に温室効果ガスを排出

INPUT

使用エネルギー

| | 実数値 | 熱量換算 |
|--------|---------------------|---------------------------|
| 電力 | 276,869 千Kwh | 996,729 GJ ^(*) |
| 都市ガス | 357 千m ³ | 14,655 GJ |
| プロパンガス | 5 千m ³ | 575 GJ |
| 重油 | 206 Kℓ | 8,043 GJ |
| 灯油 | 42 Kℓ | 1,558 GJ |
| ガソリン | 72 Kℓ | 2,483 GJ |
| 軽油 | 81 Kℓ | 3,106 GJ |
| 合計 | | 1,027,149 GJ |

(*) GJ(ギガジュール)とは、仕事量、熱量および電力量の単位である(ジュール)の10⁹倍に相当します。

資源使用量

| | 実数値 | 前年度比 |
|----|---------------------|--------|
| 水 | 500 千m ³ | 0.9 % |
| 紙 | 7,682 千枚 | 18.6 % |
| 塗料 | 10,930 kg | 12.4 % |

OUTPUT

CO₂換算排出量

| | 換算排出量 | 前年度比 |
|--------|---------------------------|--------|
| 電力 | 153,662 t-CO ₂ | 2.2 % |
| 都市ガス | 742 t-CO ₂ | 18.3 % |
| プロパンガス | 34 t-CO ₂ | 4.2 % |
| 重油 | 557 t-CO ₂ | 27.3 % |
| 灯油 | 106 t-CO ₂ | 18.7 % |
| ガソリン | 167 t-CO ₂ | 20.7 % |
| 軽油 | 213 t-CO ₂ | 3.6 % |
| 合計 | 155,481 t-CO ₂ | 2.4 % |

廃棄物

| | 廃棄量 | 前年度比 | |
|-----------|-----------------------------|--|------------------------|
| 一般廃棄物 | 6,333 t | 13.4 % | |
| 産業廃棄物 | 汚泥 | 48 t | 19.8 % |
| | 廃油 | 12 t | 42.0 % |
| | 廃プラスチック類 | 62 t | 23.8 % |
| | 金属くず | 32 t | 219.5 % |
| | ガラスくず | 13 t | 67.7 % |
| | コンクリートくず | 107 t | 18.2 % |
| | 陶磁器くず | 4 t | 80.2 % |
| | がれき類 | 55 t | 71.0 % |
| | 合計 | 333 t | 39.7% |
| | 廃酸 | 1,803 ℓ | 719.5 % ¹ |
| 廃アルカリ | 360 ℓ | 50.0 % | |
| 合計 | 2,163 ℓ | 370.0 % | |
| 特別管理産業廃棄物 | 廃油 | 0 ℓ | 100.0 % |
| | 廃アルカリ | 29,720 ℓ | 7,330.0 % ² |
| | 感染性産業廃棄物 | 39 ℓ | 2.5 % |
| | 合計 | 29,759 ℓ | 467.9 % |
| 特定有害産業廃棄物 | 廃PCB (微量のPCBを含む) 保管機器 | 変圧器 1台 蛍光灯安定器 35個 線条変圧器 4台 柱上変圧器 7台 | |
| | 廃石綿 | 5 t | 74.3 % |

事業活動に伴う環境負荷データには推計値を含んでいます。

CO₂排出量の換算値については、地球温暖化対策推進法で公表している係数を使用しています。

1 産業廃棄物の廃酸については、京阪シティモールの非常照明用バッテリーを取り替えたため大幅に増加しました。

2 特別管理産業廃棄物の廃アルカリについては、7000系車両外板再塗装工事における超高压水塗装剥離の排水処理実施のため大幅に増加しました。

環境目的・目標に基づく取り組み

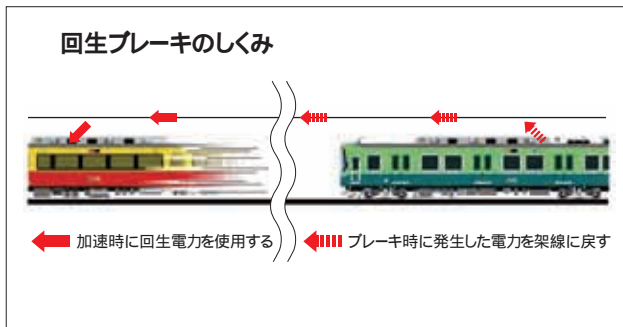
鉄道電力の削減

鉄道電力の削減

鉄道電力の削減は当社の環境活動における主要な管理項目のひとつです。気候等に左右される面もあり、目標通り削減が進まない場合もありますが、使用エネルギー削減はCO₂排出削減の取り組みであると認識し、お客さまサービスを重視しつつ継続し対策を行ってまいります。

回生ブレーキの導入

モーターを発電機として使用し、運動エネルギーを電気エネルギーに変換することでブレーキをかける回生ブレーキを採用しています。発生した電力は架線に戻され、走行中の他の列車が使用することで、消費電力の削減に大きく貢献します。平成18年度までに728両中650両に導入しており、今後も車両の新造、改造時に導入を進めていきます。

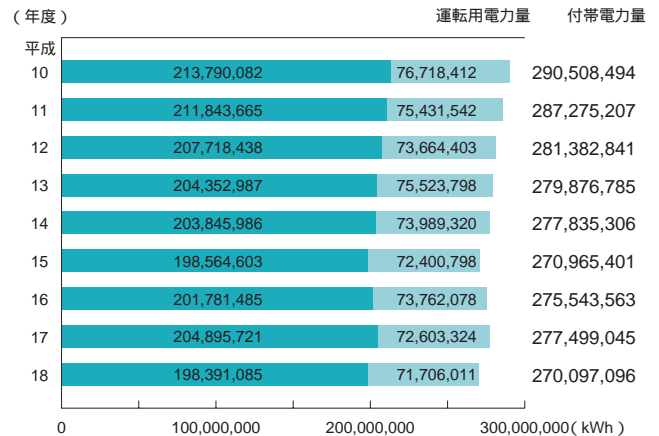


資源・エネルギー使用削減

洗車時の節水

寝屋川車両基地・淀車庫において車両を洗浄する際、汚れの場所や程度に応じて前面洗車、側面洗車などに分類するほか洗車速度をコントロールすることにより効率的に水を使用し、使用量を削減しています。

電力消費量の推移



VVVF制御車両の導入

VVVF制御(Variable Voltage Variable Frequency Control)とは、直流電力を交流電力に変換し、電圧と周波数を変換させることにより交流モーターを制御する方式です。従来の車両では、抵抗器の発熱によるエネルギーロスが生じていました。これに対し、VVVF制御車両は抵抗器を使用せず、インバータにより交流モーターの電圧と周波数をコントロールするため、電力のロスがほとんどありません。平成元年に6000系(一部)車両に初めて採用し、平成18年度までの実績は147両です。今後もVVVF制御車両への代替を推進していきます。

地下駅の冷房設備の消費電力削減

地下駅では、大規模な換気を行いながら空調を行っています。この空調設備で消費する電力は駅全体で消費する電力の大きな部分を占めています。当社では消費電力が少ない高効率機器の採用を計画的に実施し、運用面では温度管理と運転時間の管理を適正に行っています。



車両の洗車



騒音・振動の低減

保線

ロングレール化

レールとレールの継ぎ目部を車輪が通過する際に発生する列車騒音特有の音「ゴトンゴトン」や振動を低減するため、レールとレールを溶接し継ぎ目をなくしています。また、乗り心地向上にも効果があります。



ロングレール化

レール頭頂面の削正

レール頭頂面の傷などを車輪が通過する際に発生する騒音を低減するため、レールを削正する大型保線機械を平成13年より導入し、レール傷や凹凸等の除去に努めています。



レール削正作業

線路の整備

線路の変状により発生する騒音を低減するため、人力や大型保線機械を使用し、線路状態が良好になるように整備しています。



道床突固め作業

廃棄物の適正処理

PCB廃棄物処理

30年以上の長期にわたり保管を余儀なくされてきたPCB廃棄物について、平成13年に「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」が制定され、平成27年3月までに処理することが義務づけられました。

JESCO(日本環境安全事業(株))の大阪PCB廃棄物処理施設(大阪市此花区)が、平成18年3月に建設され、平成18年10月より本格稼働、今後2年間は大阪市登録PCB廃棄物が優先処理されることになりました。

大阪市内にコンデンサ6台、京都市に変圧器・コンデンサ74台(早期登録)を適正に保管管理してきましたが、そのうち大阪市登録

車両

CFRP製パンタグラフの採用

架線とパンタグラフの集電舟との摩擦により発生する騒音を低減するため、CFRP(炭素繊維強化プラスチック)製の集電舟を採用しています。従来のアルミ製集電舟に比べて追従性が高いという特長があり、さらに構造の見直しによる相乗効果で、音圧レベルを低下させています。平成14年度より使用開始し、平成18年度までに京阪線では373台中68台、大津線では800系全車16台に導入しています。



CFRP製パンタグラフ

防音車輪の採用

曲線通過時にレールと車輪の摩擦により発生するキシリ音を低減するために、ゴムリングを車輪にはめ込んだ防音車輪を採用しています。防音車輪は従来の車輪より15~20dB程度の騒音低減効果があります。平成10年度より使用を開始し、京阪線では平成19年度中に1900系を除いた全車両(656両)に導入予定です。大津線では800系全車両に導入済みで、600・700形についても順次交換していきます。



防音車輪

の6台を平成19年度中にJESCO認定の運搬事業者による運搬・処理を実施する予定です。



PCB廃棄物運搬準備の様子

グリーン購入の推進

「グリーン購入基本方針」に基づき、事業活動を行うための製品購入においては、環境への負荷ができるだけ小さいものを優先的に購入しています。現在、「文房具類環境対応品の数値目標による購入」、「名刺・封筒・帳票類の再生紙製品の購入」、「コピー用紙の再生紙製品の購入」、「ペットボトルの再生ポリエステル繊維を使用した作業服の購入」、「環境対応型OA機器・空調機・蛍光灯の購入」、「再生リサイクルトナーの購入」など、環境負荷に関する情報を入手・活用してグリーン調達を推進しています。

鉄道部材・ゴミ・乗車券のリサイクル

使用後のレール・車輪・PCまくらぎや、保守作業で発生したトロー線や古電球、古蛍光灯などは、特定リサイクル会社に委託し、再生処理されています。

使用済みの乗車券は、自動改札機や定期券売場で回収後、パルプと磁気体に分離され、トイレットペーパーやベンチ・建築用材として再生されます。再生されたトイレットペーパーを京阪線全駅と改札内にトイレがある大津線の7駅のトイレで使用しています。乗車券の再生紙で製作した封筒も社内で使用しています。駅や事務所で使用するプリンタ用トナーは、再生トナーを使用し、不要になった容器についてもリサイクル会社に委託し再生処理を行い、リサイクルを進めています。



美化活動

地元自治体等と協力して駅周辺の清掃活動に定期的に参加しています。また、近年は当社独自でも駅周辺のゴミ拾いなどを行い、「きれいな地域づくり」のため、積極的な活動を行っています。今後はこの輪を一層拡大していき、一般の方たちの参加も募り、「街も心も美しく」を目標に活動を展開していく予定です。



浜大津パーク&ライド

全国有数の観光地である京都市と滋賀県大津市では、市内中心部などで慢性的な交通渋滞が発生しています。そこで、京都市内方面へ向かう自動車利用者の鉄道利用を促進し、渋滞解消と合わせてCO₂排出量の抑制に貢献するため、当社では、大津市と共同で大津市浜大津地区の公共駐車場と当

エコオフィスの推進

当社では環境に配慮したオフィスの実現を目指し、本社事務所などの各オフィスにおいては、休憩時間中の消灯などによる電力使用量の削減、ミスコピーの再利用や両面コピーの利用促進などによる用紙削減などに取り組んでいます。また、クールビズ・ウォームビズの実施により、地球温暖化ガス削減に協力しています。

「鉄道でエコ キャンペーン」に参加

鉄道業界では国土交通省と連携して鉄道が環境にやさしい交通機関であることを広く知っていただく取り組み「鉄道でエコ キャンペーン」を実施しています。

例えば、自動車との比較においては、ひと一人を運ぶ際に発生するCO₂量は約10分の1。環境負荷の小さい鉄道を利用することが、今すぐ始められる地球温暖化防止策の一つとも言えます。

当社は、浜大津地区のパーク&ライドを通じて同キャンペーンに参加しています。このほかにも、バリアフリー設備を充実させるなど、より多くの方に鉄道をご利用いただけるよう努めています。

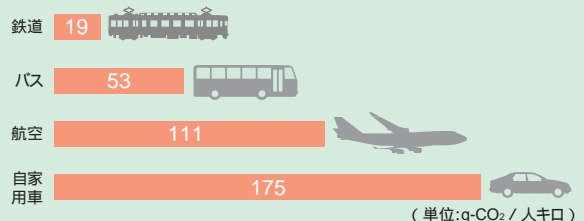
鉄道でエコ キャンペーンとは



鉄道が環境にやさしい交通機関であることをお伝えしていくとともに、各鉄道事業者の具体的な環境への取り組みや利用促進などを通じ、実際に鉄道にふれていくことが目的でチーム・マイナス6%とも連携している取り組みです。展開にあたり、統一標語およびキャンペーンマークを作成しました。各鉄道事業者によるキャンペーン施策の展開にあたっては、これらを活用し、鉄道関係者の一体的な取り組みとして環境にやさしい鉄道をアピールしていきます。

1人を1km運ぶのに排出するCO₂の比較

memo



出典:「運輸・交通と環境2006年版」(交通エコロジー・モビリティ財団)より

社大津線などを利用したパーク&ライドを実施しています。大津線1日乗車券「湖都古都・おおつ1dayきつぷ」などを購入され、京都市内へ電車で向かわれるお客さまに、浜大津駅に隣接する大津市公共駐車場の1日駐車券を通常の半額の500円で発売しています。



不動産事業における取り組み

分譲マンション『ファインシティくずは』

当社はサステナビリティの視点を大切に、人と地球にやさしいまちづくり事業を目指しています。分譲マンション『ファインシティくずは』では、以下の点に取り組みました。

免震構造

免震構造を採用したことで、地震による躯体の損傷を低減し、建物の長寿命化が期待されます。建物を長寿命化し、スクラップアンドビルドのサイクルを伸ばすことで、地球環境へ及ぼす負荷を軽減させることができます。

高耐久コンクリート

構造体に大規模補修不要予定期間約100年⁽¹⁾の高耐久コンクリートを採用しました。免震構造と併せて採用することで相乗効果が生まれ一層の長寿命化が期待されます。

日本建築学会「建築工事標準仕様書JASS5」に示された理論値です。なお、建物のメンテナンス(外装材の大規模補修など)が100年間不要という意味ではありません。

SI(スケルトン・インフィル)住宅

建物のスケルトン(柱・梁・床等の構造躯体)とインフィル(住戸内の内装・設備等)を分離したSI住宅を採用しました。スケルトンは長期間の耐久性を、インフィル部分は住まい手の多様なニーズに応じて自由に変えられる可変性を重視しています。



ファインシティくずは南東側全景

ひらかたパークの取り組み

当社の遊園地「ひらかたパーク」では、環境に配慮した運営を行っています。園内では、緑を大切にしつつ、積極的に植樹を行っています。また、分別ゴミ箱を設置し、ペットボトルや空き缶などの資源ゴミリサイクルを進めています。園内飲食店から排出する食品ゴミは、生ゴミ処理機で大幅に減量しています。周辺への騒音にも配慮し、環境と地域にやさしい遊園地を目指しています。

緑化推進

前面道路と連続的な植栽計画をすることで、緑豊かで開放的なランドスケープを実現しています。

雨水の有効利用

雨水を有効利用した自動灌水システムを採用し、マンションを彩る植栽への水やりに活用しています。

くずはモール、賃貸ビルにおける取り組み

当社が手がけるくずはモール(平成17年4月オープン)では、その企画段階から環境に配慮した仕様・技術を取り入れており、屋上緑化による緑地面積の確保や太陽光発電設備および氷蓄熱式空調システムの導入による運営エネルギーの低減に取り組んでいます。

また、くずはモールのような新規物件のみでなく、既存ビルの設備更新の際においては、空調設備・衛生設備・電気設備の仕様を環境配慮という観点からも見直しを図り、積極的に省エネ機器の導入を検討しています。



太陽光発電パネル



発電の表示



観覧車



ゴミ箱

平成18年、枚方市主催のCO₂削減環境イベント「ブラックイリミネーション2006inひらかた」に参加し20時～22時の間、観覧車の照明を消灯しました。今年も参加を予定しています。

環境情報開示

環境報告書の発行

当社の環境活動を多くの方々にご覧いただくために、平成16年（平成15年度を報告対象期間）から「環境報告書」を作成し、当社ホームページにおいて開示しています。平成18年度からは、環境情報以外の企業としての社会に対する責任（CSR）の内容の拡充に努め、今回（平成19年6月）「CSR報告書」として本冊子にまとめました。

<http://www.keihan.co.jp/csr/>

広報誌「くらしのなかの京阪」の発行

平成18年6月から「京阪電車の環境への取り組み」と題した連載をスタート。防音車輪の採用、ロングレール化の実施など当社の環境への取り組みをPRしています。



大津線における環境活動への取り組み

現在、当社大津鉄道事業部のオリジナル鉄道用品として、エコタイル（再生ゴムチップ舗装材）、ウッディペット（ペットボトル再生品）、ベジクリート（軌道緑化シート）を駅の改良時に積極的に採用しています。これらのメーカーと共同開発した商品のすべてに、当社で研究・改良を加え実用に付しています。

エコタイル

快適・安全で美しい駅づくりを目指して、古タイヤなどの使用済みゴムを有効活用しています。再々生も行えるため、循環して使用でき、環境にやさしい製品です。また、人にもやさしい製品であり、膝に優しいソフトな歩き心地で、雨の日に滑りにくく、高浸水性能があり、転倒時も衝撃が軽減されます。

現在、当社では、浜大津駅、京阪石山駅、皇子山駅などで使用しています。



エコタイル

ウッディペット

ペットボトルを100%リサイクルしたもので、自然な木目調を再現し、高い耐薬品・耐久性能を持ち、木材に比べ難燃性があります。また、腐食や褪色もおおらずメンテナンスも簡単です。

現在、大津線では、浜大津駅コンコース、京阪石山駅ホーム、皇子山駅ホームで使用しています。なお、灰皿、屑箱にも同様に使用しています。



ウッディペット

ベジクリート

ベジクリートは、特殊なネットと不織布に万年草を組み合わせた軌道緑化シートです。設置・施工が簡単なほか、雨水だけで育ち、一定以上背丈が伸びないため、保線や車両両への影響もありません。軌道緑化のメリットは、直接的にはCO₂の削減による温暖化対策ですが、夏期には照り返し温度を和らげる効果があり、レールの伸びを抑制できます。大津線では、浜大津駅、京阪石山駅、島ノ関駅に設置しています。



ベジクリート

比良山での取り組み

当社では、滋賀県および同県滋賀郡志賀町（現大津市）と協議しながら、平成16年3月に営業廃止した比良索道（株）当社グループ会社）関連施設を撤去し、エリア一体を施設建設前の自然環境に戻す取り組みを行っています。施設の撤去後に施設建設前の湿原に戻すための工事に取り掛かりますが、当時の状態を知る人も少なく、過去の写真や資料をもとに地元や行政と協議を行いながら自然再生事業を進めています。工事は平成18年4月から開始しています。なお、元の湿原状態に戻るには相当の歳月がかかるため、工事完了後、自然回復状況のモニタリングを実施する予定です。



八雲ヶ原湿原



環境会計(平成18年度)

環境会計とは

「企業が、持続可能な発展を目指して、社会との良好な関係を保ちつつ、環境保全への取り組みを効率的かつ効果的に推進していくことを目的として、事業活動における環境保全のためのコストとその活動により得られた効果を認識し、可能な限り定量的(貨幣単位又は物量単位)に測定し伝達する仕組み」(環境省「環

境会計ガイドライン2005年度版」より)です。

当社は、平成16年度から環境保全活動に伴うコストと効果を把握するために環境会計を導入しており、環境保全活動を評価する手段として実施しています。

環境保全コスト

(単位:千円)

| 分類 | 主な取り組み内容 | 投資 | 費用 |
|---------------|------------------------|---------|---------|
| (1) 事業エリア内コスト | | 172,573 | 275,341 |
| 内訳 | (1)1 公害防止コスト | 79,341 | 122,881 |
| | (1)2 地球環境保全コスト | 58,886 | 51,706 |
| | (1)3 資源循環コスト | 34,346 | 100,754 |
| (2) 上・下流コスト | グリーン購入関係費用 | 0 | 12,510 |
| (3) 管理活動コスト | 事業所の緑化管理、環境報告書2006作成など | 8,808 | 31,746 |
| (4) 社会活動コスト | 環境保全団体支援など | 0 | 0 |
| 合計 | | 181,381 | 319,597 |

環境保全効果

| 環境保全効果の分類 | 環境パフォーマンス指標(単位) | 前期(基準期間) | 当期 | 基準期間との差(環境保全効果) |
|-------------------------------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------------|
| 事業活動に投入する資源に関する環境保全効果 | エネルギー投入量(GJ) | 1,056,027 | 1,027,149 | 28,878 |
| | 電気(GJ) | 1,019,272 | 996,729 | 22,543 |
| | その他のエネルギー(GJ) | 36,755 | 30,420 | 6,335 |
| | 水資源投入量(千m ³) | 505 | 500 | 5 |
| | OA用紙投入量(千枚) | 6,477 | 7,682 | 1,205 |
| 事業活動から排出する環境負荷及び廃棄物に関する環境保全効果 | 温室効果ガス排出量(t-CO ₂) | 159,335 | 155,481 | 3,854 |
| | 電気(t-CO ₂) | 157,138 | 153,662 | 3,476 |
| | その他のエネルギー(t-CO ₂) | 2,197 | 1,819 | 378 |
| | 廃棄物等総排出量(t) | 6,137 | 6,666 | 529 |

環境保全対策に伴う経済効果(実質的効果)

(単位:千円)

| | 効果の内容 | 金額 |
|------|-------------------------------|---------|
| 収益 | 廃棄物のリサイクル及び使用済み製品等のリサイクルによる収入 | 39,787 |
| 費用節減 | エネルギー費用の節減 | 85,287 |
| | 合計 | 125,074 |

事業内容別・環境保全コスト(単位:千円)

| 事業内容 | 投資 | 費用 |
|------|---------|---------|
| 鉄道事業 | 180,081 | 263,210 |
| その他 | 1,300 | 56,387 |
| 合計 | 181,381 | 319,597 |

集計範囲: 当社、(株)京阪ビジネスマネジメント、(株)京阪ステーションマネジメント
集計期間: 平成18年4月1日 - 平成19年3月31日

環境会計の考え方

環境省「環境会計ガイドライン2005年度版」を参考にし、社団法人日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2003年度版」に準拠しました。

環境保全コストは確実に把握できる取り組みについてのみ計上しました。

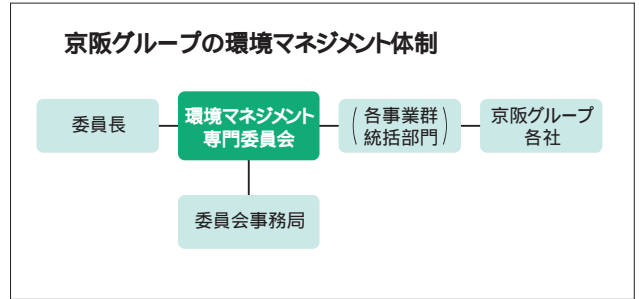
環境保全対策に伴う経済効果については、環境保全効果があったエネルギーについてのみ計算しました。

費用額には減価償却費を計上していません。

京阪グループにおける環境マネジメント

環境マネジメント専門委員会

京阪グループでは、「環境マネジメント専門委員会」を設置し、グループ全体の環境経営を推進しています。委員会では、環境マネジメントシステムの構築のフォローアップ、各社の情報の共有化や各社の取り組み状況の評価を行い、改善に努めています。



環境マネジメントシステム構築の推進

各グループ会社においては、ISO14001やKES等の環境マネジメントシステムの認証取得を推進するほか、京阪グループ独自の環境マネジメントシステム(準拠タイプ、基本タイプ、簡易タイプ)

を定め、各社の事業内容等を勘案して選択、構築し、環境マネジメントシステムの継続的改善を図っています。

- 認証タイプ** ISO14001、KES(特定非営利活動法人KES環境機構による)等の環境マネジメントシステム要求事項に適合したシステムで、外部審査機構による審査登録を行います。
- 準拠タイプ** ISO14001に準じますが、その一部を省略したシステムです。
- 基本タイプ** ISO14001の基本要素を抽出したシステムです。
- 簡易タイプ** 環境にやさしい改善活動のみを取り組みの対象とするシステムです。

ISO14001などの取得状況

京阪グループにおけるISO14001、KESの取得状況は以下の通りです。

| 年月 | 会社名 / 事業所 | 年月 | 会社名 / 事業所 |
|---------|---|----------|-----------------------------------|
| 平成12年9月 | ひらかたパークがISO14001の認証を受ける | 平成16年12月 | (株)大阪マーチャンダイズ・マートがISO14001の認証を受ける |
| 平成13年3月 | 寝屋川車両基地がISO14001の認証を受ける | 平成17年 3月 | 江若交通(株)がISO14001の認証を受ける |
| 平成14年6月 | 浜大津アーカスがISO14001の認証を受ける | 9月 | (株)京阪百貨店がISO14001の認証を受ける |
| 8月 | (株)琵琶湖ホテルがISO14001の認証を受ける | 平成18年 5月 | 京福電気鉄道(株)がKES環境機構の認証を受ける |
| 平成16年3月 | 当社がISO14001の認証を受ける (全社で認証を受けたのは鉄道業界で初めて) | 12月 | ケーター自動車工業(株)がISO14001の認証を受ける |

グループ会社における取り組み

江若交通(株)

滋賀県バス協会が中心となりマイカー通勤から公共交通での通勤へシフトしてもらうために、平成18年10月からマイカー・バイク通勤者を対象にした「ワンコインエコバス」を県内全域で実施しています。これはノーマイカーデーには、行政機関や民間企業に配布した上記のバスを使用することにより、1乗車現金100円(ワンコイン)でバスが利用できるというものであり、自家用車等から排出されるCO₂の削減に寄与しています。同社では、平成18年10月からは、従来月2日(第2、第4金曜日)であったノーマイカーデーを毎週金曜日とし、同社の環境方針にある「バス乗車密度の向上」に取り組んでいます。

また、平成16年10月に民間路線バスとしては全国で初めてバイオディーゼル燃料(植物性廃食油を原料とする非化石燃料)を利用して運行を開始した同社の「びわこ横断エコバス」(JR堅田駅～琵琶湖大橋経由～守山駅間)は、運行回数、運行距離を随時増やしており、フリー乗車券のエリア拡大やご利用特典の充実により、旅客数は徐々に増加しています。



エコバス



琵琶湖汽船(株)

同社は、経営理念として「母なる湖、琵琶湖を大切に思い、その恵みに感謝し、現在及び未来の人々が感動的で幸せな体験を琵琶湖でできるように、積極的に行動します」を提唱し環境保全とともに地域の活性化にも取り組んでいます。その取り組みとして主に以下の項目が挙げられます。

- 所有船舶の潤滑油を環境にやさしい植物性油脂への見直し
- クリーンエネルギーを推力とする環境学習船の建造計画
- びわ湖・里山体験学習のプラン化と実施
- ピアンカによる「環境学習」や「学びの旅」クルーズの実施
- 「地産地消」・「地引網体験」など沖島体験ツアーを通じて持続可能な暮らしを知る体感観光の実施
- 地元NPO環境活動団体との協力体制による各種イベントへの参画

(株)琵琶湖ホテル

同社では、お客さまに心のつろぎや開放感、ゆったりと心豊かな時間を満喫していただくこと、つまり「リラックス」の提供が商品だと考えています。そのためには、目の前に広がる雄大な琵琶湖やそれを取り巻く環境なくしては成り立ちません。そこで、本業としてビジネスレベルで環境問題に取り組める仕組みづくりを模索してきました。

その第一が“里山の食彩”と名づけた取り組みです。地元でできた滋味豊かな食材をレストランで提供し、お客さまには楽しくおいしいものをたくさん召し上がっていただくだけで環境に寄与できるというストーリーを作っていくことです。その最たるものが“棚田米”。その呼称もお客さまの中に定着し、ブランド化にも成功しました。

食材から環境へ馳せる思いはお客さまをその環境にお連れし、

(株)京阪百貨店

同社では、電力、水道、コピー用紙、包装紙、レジ袋等の使用量の削減、廃棄物の削減、環境に配慮した商品の積極販売、グリーン購入の推進、環境関連のイベント等の開催を重点的な取り組み事項として環境活動を実施しています。電力使用量の削減については、各従業員の節電活動に加えて、同社守口店建物の西側ガラス壁面の1階から8階に遮光フィルムを施工することや、中間期における冷水温度の変更等設備運用の変更により1.2%の削減を達成しました。

また、守口店で平成18年からライトダウンキャンペーン「ブラックイルミネーション」に参画し意識の啓蒙にも努めています。廃棄物の削減については、平成17年10月から生ゴミ処理機を設置し1日当り約250kgを処理しています。そして、処理物は有機肥料として地域住民の方に無償で配布しています。環境に配慮した商品の積極販売については同社独自の環境配慮基準を定めて、この基準を満たしたものを「環境適合品」として認定し

同社は「環境保全を基盤に、びわ湖と里山を主な舞台とした『LOHAS志向観光』を振興し、地域の活性化を目指す」事業化プランで滋賀経済同友会から平成18年に「LOHAS志向観光・事業化プラン大賞」を受賞しました。同社では、今後、上記の事業化プランの実現に努め、滋賀県全域での「LOHAS志向観光」の形成と推進に寄与していく予定です。



地引網体験(沖島)



琵琶湖の歴史・自然講話(ピアンカ船内)

地元の人の知恵を学び、里山を体感するエコツーリズム“里山塾”を生み出しました。地元の方との交流を重視し、環境の深い理解と行動に結びつけていくことを目指しています。

“里山の食彩”は商標登録もされ、また一連の活動は平成18年度の滋賀経済同友会「滋賀CSR経営大賞 ベストプラクティス賞」を受賞しました。これからもビジネスとして取り組み、全国へ向けて企業メッセージとして発信していきます。



里山塾稲刈りの様子



里山の食材を使用した料理

販売しています。これらの商品はエコグッズとして、オリジナルマークをつけた店頭広告でセールスポイントを説明し積極的に販売しています。環境関連のイベントではスマートラッピングを推進するために売場で風呂敷講習会等の開催を実施しました。その他、さまざまな取り組みにより概ね重点実施計画の目標は達成することができました。この他に、「エコ提案BOX」を設置し、従業員から広く環境に関わる提案や意見を募集しています。



生ゴミ処理機



肥料配布用BOX



環境適合品マーク「エコアイテムマーク」

ケーター自動車工業(株)

同社は、自動車の分解整備、修理等の整備事業を行っており、京阪グループ各社のバスをはじめ、多くのバス、トラック、乗用車等の整備等を行っています。同社では、良い品質でお客さまのニーズにお応えすることと、環境にやさしい自動車整備工場であることを、社会的な使命として事業を展開しています。平成18年1月に「品質環境管理部」を設置して環境に対する取り組みを強化しており、金属のリサイクル、廃棄物の分別、排水の維持管理に加え、省資源・省エネによるCO₂削減策を積極的に行っています。また、資源を消費することは環境を汚染すること

につながるという視点から、作業を1つ1つチェックし、環境負荷が少なくなるように努めており、平成18年12月にはISO14001の認証を取得しました。



自動車整備工場外周道路の清掃活動



油が地面に流出しないよう設置した廃棄場の屋根

グループ会社における環境ビジネス

(株)かんこう、(株)ソイルエンジニアリング

平成15年2月15日に「土壌汚染対策法」が施行されて以降、土地取引においても土地の価値を評価する上で土壌汚染が大きなキーとなりつつあります。また、アスベスト対策特別措置法およびPCB(ポリ塩化ビフェニル)特別措置法の施行、ダイオキシン類対策特別措置法の一部改正等も併せて、環境を取り巻く社会的意識が急速に高まってきています。

(株)かんこうは、航空測量により蓄積した航空写真などのデータやコンサルタントとしての経験を、(株)ソイルエンジニアリングは、地質調査会社としてのノウハウをそれぞれ活かし、土地の履歴調査や土壌汚染状況調査、さらに浄化対策工事の提案などについて高い実績を有しています。具体的には、(株)かんこう、(株)ソイルエンジニアリング(かんこうグループ)は平成18年度、両社で200件を超える調査を受注し約100社の事業者等と取引を行っています。また、大気、騒音、振動調査、河川お

よび湖沼の底質調査に代表される生活環境の保全に直結する業務も拡大傾向にあります。

「かんこうグループ」は、美しい地域環境の保全と創造のためこれまで培ってきた経験と技術を結集して地域社会とともに環境問題に真摯に取り組み同事業を通じて社会に貢献しています。



自走式ボーリングマシン

編集後記

当社にとって最初のCSR報告書を発行しました。今回のレポートでは、安全と環境経営にポイントをおいた編集となりました。本報告書をお読みいただき当社をよりご理解いただけましたら幸いです。また、皆様のご感想、忌憚のないご意見をお寄せください。

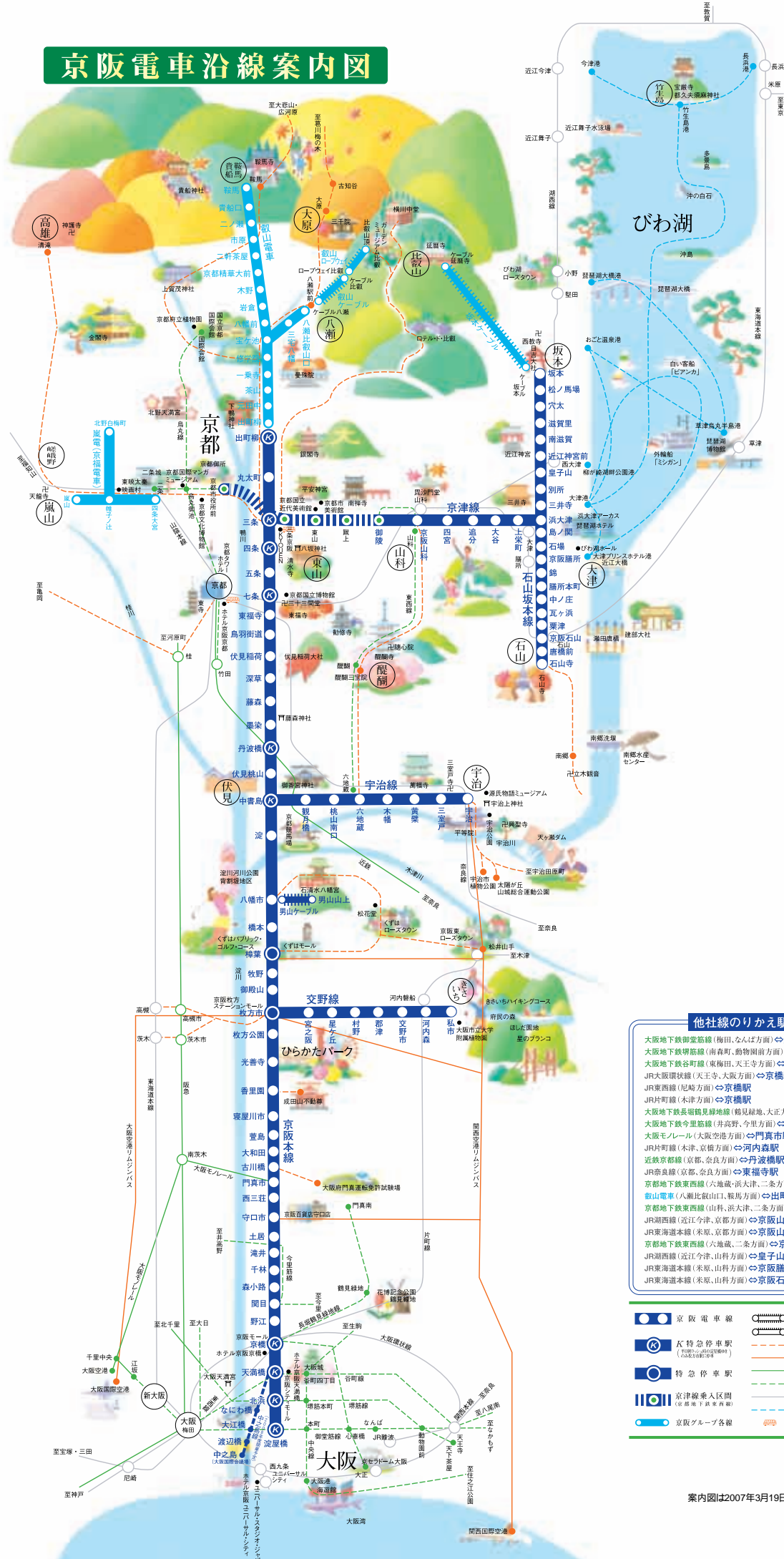
平成19年6月

京阪電気鉄道株式会社 経営統括室経営政策担当 CSR報告書作成事務局

TEL : 06-6944-2529 FAX : 06-6944-2584

<http://www.keihan.co.jp/csr/>

京阪電車沿線案内図



- ### 他社線のりかえ駅
- 大阪地下鉄御堂筋線(梅田、なんば方面) ⇄ 淀屋橋駅
 - 大阪地下鉄御堂筋線(南森町、動物園前方面) ⇄ 北浜駅
 - 大阪地下鉄谷町線(東梅田、天王寺方面) ⇄ 天満橋駅
 - JR大阪環状線(天王寺、大阪方面) ⇄ 京橋駅
 - JR東海道線(尼崎方面) ⇄ 京橋駅
 - JR片町線(木津方面) ⇄ 京橋駅
 - 大阪地下鉄長堀鶴見緑地線(鶴見緑地、大正方面) ⇄ 京橋駅
 - 大阪地下鉄今里筋線(今里、今里方面) ⇄ 関目駅
 - 大阪モノレール(大阪空港方面) ⇄ 門真市駅
 - JR片町線(木津、京橋方面) ⇄ 河内森駅
 - 近鉄京橋線(京都、奈良方面) ⇄ 丹波橋駅
 - JR奈良線(京都、奈良方面) ⇄ 東福寺駅
 - 京都地下鉄東西線(六地藏、浜大津、二条方面) ⇄ 三条駅
 - 叡山電車(八瀬比叡山口、鞍馬方面) ⇄ 出町柳駅
 - 京都地下鉄東西線(山科、浜大津、二条方面) ⇄ 六地藏駅
 - JR湖西線(近江今津、京都方面) ⇄ 京阪山科駅
 - JR東海道本線(米原、京都方面) ⇄ 京阪山科駅
 - 京都地下鉄東西線(六地藏、二条方面) ⇄ 京阪山科駅
 - JR湖西線(近江今津、山科方面) ⇄ 皇子山駅
 - JR東海道本線(米原、山科方面) ⇄ 京阪膳所駅
 - JR東海道本線(米原、山科方面) ⇄ 京阪石山駅

- 京阪電車線
- K 特急停車駅 (特急停車駅)
- 特急停車駅
- ||| 津線乗入区間 (津線地下鉄乗り入れ区間)
- 京阪グループ各線
- ケーブル
- ロープウェイ
- 主要バス路線 (主要バス路線)
- 空送りバス
- 私鉄路線
- 地下鉄線
- J R 線
- 汽船航路
- 京都定期観光バス乗り場

お
け
い
の
は
ら
ん、

案内図は2007年3月19日現在

